



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 526

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 51

celebrada el lunes, 5 de octubre de 1998

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- | | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Del señor Segura Clavell, del Grupo Socialista del Congreso, sobre los resultados obtenidos durante el ejercicio del año 1996 por los buques Fast Ferry y Alcántara y Almudaina en las islas Baleares, J. J. Sister, arrendado a la Agencia Schembri, Stenna Náutica, arrendado en la línea de Algeciras con Ceuta, y Ciudad de Algeciras, arrendado en la línea de Algeciras con Ceuta, de la Compañía Trasmediterránea (Número de expediente 181/001233) | 15157 |
| — Del mismo señor diputado, sobre demandas judiciales relativas a responsables de la Compañía Trasmediterránea, por parte de diferentes accionistas privados (Número de expediente 181/001234) | 15157 |
| — Del mismo señor diputado, sobre grado de ejecución del plan estratégico de la Compañía Trasmediterránea referido a la flota y a los servicios de tierra, así como su coste (Número de expediente 181/001235) | 15157 |

	Página
— Del mismo señor diputado, sobre contenidos de los acuerdos comerciales que la Compañía Trasmediterránea mantiene con la Compañía Vapores Suardíaz, en las empresas especializadas en el transporte de carga rodada en los Puertos de Cádiz, Valencia y los de las islas Canarias (Número de expediente 181/001236)	15157
— Del mismo señor diputado, sobre inversión de Trasmediterránea en los edificios terminales de Barcelona y de Las Palmas (Número de expediente 181/001237)	15157
— Del mismo señor diputado, sobre situación de los litigios pendientes de Trasmediterránea con la Naviera Isnasa, los pools de transportes para las líneas de Ceuta y Tánger, el vinculado a la desaparición de las tarjetas de transporte de Naviera Mallorquina y otros litigios que estén pendientes (Número de expediente 181/001238)	15157
— Del mismo señor diputado, sobre medidas ante la previsible privatización de Trasmediterránea (Número de expediente 181/001240)	15157
— Del mismo señor diputado, sobre situación económica de Trasmediterránea ante la anunciada privatización de la misma (Número de expediente 181/001241)	15157
— Del mismo señor diputado, sobre razones por las que un conjunto de empresas coparticipadas por la Compañía Trasmediterránea han tenido un aumento de las pérdidas durante el ejercicio del año 1996 con respecto a las habidas en el año 1995 (Número de expediente 181/001242)	15157
— Del mismo señor diputado, sobre empresas y condiciones de las adjudicaciones de servicios que hasta ahora venía realizando la Compañía Trasmediterránea (Número de expediente 181/001243)	15157
— Del mismo señor diputado, sobre razones por las cuales el barco J. J. Sister se ha vendido a un precio notablemente inferior al de las evaluaciones de tal activo que obraban en poder de la Compañía (Número de expediente 181/001244)	15157
Comparecencia del señor Presidente de Iberia (De Irala Estévez), para informar sobre:	
— Valoración de los criterios establecidos para la determinación de los nuevos horarios de vuelos entre Madrid-Valencia, Valencia-Madrid y Madrid-Alicante, Alicante-Madrid. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto (Número de expediente 212/001484)	15163
— Política de la Compañía en cuanto a la reestructuración de servicios entre Madrid y los aeropuertos de la periferia, concretamente a los aeropuertos gallegos. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto (Número de expediente 212/001486)	15163
— Razones que han llevado a Iberia a la supresión de 70 vuelos semanales, lo que está produciendo un grave deterioro en las comunicaciones entre Canarias y la península. A solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria (Número de expediente 212/001495)	15163
— La drástica reducción del número de vuelos semanales entre la Comunidad Foral de Navarra y el resto del territorio nacional. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 212/001497)	15163
— La drástica reducción del número de vuelos semanales entre la Comunidad Autónoma de Cantabria y el resto del territorio nacional. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 212/001498)	15163
— La drástica reducción del número de vuelos semanales entre la Comunidad Autónoma de Galicia y el resto del territorio nacional. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 212/001499)	15163
— La drástica reducción del número de vuelos semanales entre la Comunidad Autónoma de Aragón y el resto del territorio nacional. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 212/001500)	15163
— La drástica reducción del número de vuelos semanales entre la Comunidad Autónoma Valenciana y el resto del territorio nacional. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 212/001501)	15163
— La drástica reducción del número de vuelos semanales entre Melilla y la península Ibérica y el resto del territorio nacional. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 212/001502)	15163

	Página
— La drástica reducción del número de vuelos semanales entre las islas Canarias y la península Ibérica. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 212/001503)	15163
— Causas que han motivado la reducción de vuelos de Iberia en las distintas Comunidades Autónomas. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (Número de expediente 212/001507)	15163

Se abre la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

PREGUNTAS:

- DEL SEÑOR SEGURA CLAVELL, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO SOBRE LOS RESULTADOS OBTENIDOS DURANTE EL EJERCICIO DEL AÑO 1996 POR LOS BUQUES FAST FERRY Y ALMUDAINA EN LAS ISLAS BALEARES, J. J. SISTER ARRENDADO A LA AGENCIA SCHEMBRI, STENNA NÁUTICA ARRENDADO EN LA LÍNEA DE ALGECIRAS CON CEUTA Y CIUDAD DE ALGECIRAS, ARRENDADO EN LA LÍNEA DE ALGECIRAS CON CEUTA, DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA. (Número de expediente 181/001233)
- DEL SEÑOR SEGURA CLAVELL, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE DEMANDAS JUDICIALES RELATIVAS A RESPONSABILIDADES DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, POR PARTE DE DIFERENTES ACCIONISTAS PRIVADOS. (Número de expediente 181/001234)
- DEL SEÑOR SEGURA CLAVELL, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE GRADO DE EJECUCIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA REFERIDO A LA FLOTA Y A LOS SERVICIOS DE TIERRA, ASÍ COMO SU COSTE. (Número de expediente 181/001235)
- DEL SEÑOR SEGURA CLAVELL, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE CONTENIDO DE LOS ACUERDOS COMERCIALES QUE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA MANTIENE CON LA COMPAÑÍA VAPORES SUARDÍAZ, EN LAS EMPRESAS ESPECIALIZADAS EN EL TRANSPORTE DE CARGA RODADA EN LOS PUERTOS DE CÁDIZ, VALENCIA Y LOS DE LAS ISLAS CANARIAS. (Número de expediente 181/001236)
- DEL SEÑOR SEGURA CLAVELL, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE INVERSIÓN DE TRASMEDITERRÁNEA EN

LOS EDIFICIOS TERMINALES DE BARCELONA Y DE LAS PALMAS. (Número de expediente 181/001237)

- DEL SEÑOR SEGURA CLAVELL, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE SITUACIÓN DE LOS LITIGIOS PENDIENTES DE TRASMEDITERRÁNEA CON LA NAVIERA ISNASA, LOS POOLS DE TRANSPORTES PARA LAS LÍNEAS DE CEUTA Y TÁNGER, EL VINCULADO A LA DESAPARICIÓN DE LAS TARJETAS DE TRANSPORTE DE NAVIERA MALLORQUINA Y OTROS LITIGIOS QUE ESTÉN PENDIENTES. (Número de expediente 181/001238)
- DEL SEÑOR SEGURA CLAVELL, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE MEDIDAS ANTE LA PREVISIBLE PRIVATIZACIÓN DE TRASMEDITERRÁNEA. (Número de expediente 181/001240)
- DEL SEÑOR SEGURA CLAVELL, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE SITUACIÓN ECONÓMICA DE TRASMEDITERRÁNEA ANTE LA ANUNCIADA PRIVATIZACIÓN DE LA MISMA. (Número de expediente 181/001241)
- DEL SEÑOR SEGURA CLAVELL, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE RAZONES POR LAS QUE UN CONJUNTO DE EMPRESAS COPARTICIPADAS POR LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA HAN TENIDO UN AUMENTO DE LAS PÉRDIDAS DURANTE EL EJERCICIO DEL AÑO 1996 CON RESPECTO A LAS HABIDAS EN EL AÑO 1995. (Número de expediente 181/001242)
- DEL SEÑOR SEGURA CLAVELL, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE EMPRESAS Y CONDICIONES DE LAS ADJUDICACIONES DE SERVICIOS QUE HASTA AHORA VENÍA REALIZANDO LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA. (Número de expediente 181/001243)
- DEL SEÑOR SEGURA CLAVELL, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE RAZONES POR LAS CUALES EL BARCO J. J. SISTER SE HA VENDIDO A UN PRECIO NOTABLE-

MENTE INFERIOR AL DE LAS EVALUACIONES DE TAL ACTIVO QUE OBRABAN EN PODER DE LA COMPAÑÍA. (Número de expediente 181/001244)

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión de la Comisión de Infraestructuras. El primer punto del orden del día son una serie de preguntas, exactamente 11, que formula don José Segura, del Grupo Socialista. Según me ha manifestado, las va a agrupar todas ellas, lo que me permite no tener que leerlas, ya que el señor Segura irá hablando de ellas a medida que las vaya desarrollando.

Para contestarlas tenemos con nosotros a don Albert Vilalta, secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes. Es la primera vez que acude a esta Comisión y le damos la enhorabuena por su nombramiento y la bienvenida más cordial. Pronto vendrá a hablar de sus competencias globales y en el curso del proceso parlamentario comparecerá varias veces ante esta Comisión, que tiene como función controlar la acción del Gobierno. Le reitero nuestra bienvenida.

Para desarrollar las preguntas tiene, la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: En efecto, señor Vilalta, el Grupo Socialista, en la misma línea manifestada por el presidente de la Comisión, quiere darle la bienvenida a la que a buen seguro será un foro en el que se encontrará a gusto en las sucesivas sesiones de trabajo que aquí mantengamos, aun cuando podamos discrepar en determinados temas, porque hay constancia en la Administración catalana y pública del Estado de su talante y seriedad en el trabajo en los últimos años, que le avalan y le hacen ser considerado por este grupo parlamentario como un excelente interlocutor. También queremos indicarle que la Secretaría de Estado, cuya responsabilidad pública tiene desde los dos últimos meses, en los dos años de la legislatura ha tenido ne con su trabajo. No obstante, señor secretario de Estado de Infraestructuras, no podemos dejar de manifestar la sorpresa que nos produce el hecho de que usted comparezca, por una razón: porque si bien es cierto que el Gobierno envía a una Comisión del Congreso de los Diputados a la persona que estime más adecuada, también lo es que el secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes no tiene responsabilidad política de gestión sobre la compañía Trasmediterránea, que depende directamente, a través de la Subdirección General de Empresas, de la Dirección General de Patrimonio, incluida en el Ministerio de Economía y Hacienda. Por consiguiente, el responsable político del Gobierno de España de la compañía Trasmediterránea es el subsecretario de Estado del Ministerio de Economía y Hacienda, pero si el Gobierno le ha enviado a usted, bienvenido sea.

Señor Vilalta, en estas fechas, en el Congreso de los Diputados se están tramitando dos proyectos de ley remitidos por el Gobierno. Uno de concesión de un crédito extraordinario por importe de 7.673 millones de pesetas, para compensar el déficit de la compañía Trasmediterránea correspondiente al ejercicio de 1996 por la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional, y justamente en el Pleno del jueves de la semana

pasada se vio otro proyecto de ley de un crédito extraordinario para financiar con parte del mismo los costes derivados de la prestación del servicio de la compañía Trasmediterránea. Es decir, hay dos proyectos de ley de concesión de créditos extraordinarios tramitándose. De aquí que las preguntas que nosotros formulamos pueden aclarar los contenidos y dar al Grupo Socialista un posicionamiento riguroso, para formarnos un criterio definitivo en una etapa en que precisamente mañana se cierra el plazo de presentación de enmiendas al proyecto de ley de crédito extraordinario de 7.000 y pico millones de pesetas.

No obstante, y dado que por indicación del señor presidente vamos a globalizar las preguntas y no a singularizarlas una tras otra, lo que incluso facilitaría un diálogo ligeramente colateral a los propios contenidos de las preguntas, no quiero dejar pasar la oportunidad de insistir en algo en lo que el Grupo Socialista ha insistido en reiteradas ocasiones en la actual legislatura, y particularmente este diputado que les habla.

Mire usted, tiene la posibilidad de servir al Gobierno de la nación y de hacer que el ministro competente en materia de transporte marítimo quede bien ante las Cortes Generales, ante la Asociación Nacional de Navieros españoles, ante los marinos mercantes españoles, ante el sector en su conjunto, si consigue lo que hasta ahora no se ha conseguido, que es convertir lo que fue una promesa del ministro de Fomento en una realidad incuestionables, y de su eficacia esperamos que sea así.

En los primeros días del mes de julio de 1997, respondiendo a la invitación que la Asociación Nacional de Navieros Españoles le hizo al ministro de Fomento, el señor ministro de Fomento clausuró la asamblea con un discurso de cuyo contenido le voy a leer algunas frases. Dice el señor ministro: Al hacer una evaluación de la situación de este sector se observa que en los años anteriores se ha producido una fuerte pérdida de efectivos de todo tipo, tanto en términos de empleo como de actividad productiva y capacidad empresarial. Si ello es grave, es más grave todavía que la sociedad española no sea plenamente consciente de la difícil situación por la que atraviesa nuestra Marina mercante. Por eso quiero aquí informar que a principios del próximo año —se está refiriendo a comienzos del año 1998— habrá en el Congreso de los Diputados un debate parlamentario sobre la situación de la marina mercante española. Me propongo enviar un informe, que está actualmente en proceso de elaboración (lo decía el 3 de julio de 1997, por lo que ya estará terminado, sin duda alguna), en el que se atenderán todas y cada una de las peticiones, todos y cada uno de los problemas a los que ha hecho referencia el presidente de Anaved. Creo que es un paso modesto pero significativo para trasladar a la sociedad española algo que es realmente incomprensible. Aparte del número de sorpresas que indiscutiblemente alguien se encuentra cuando sucede a otro en el Gobierno, debo decir que esta sorpresa ha sido verdaderamente mayúscula. Y si personas que están en la vida política, como es mi caso —dice el señor ministro, y como es el nuestro, el de todos los que estamos aquí, me atrevo a añadir yo— desde hace mucho tiempo desconocían en absoluto cuál era la situación de la marina mercante española, es claro que el resto de la sociedad española tiene un desconocimiento mucho

mayor todavía. Por tanto —de ahí la importancia de la intervención del señor ministro—, es de interés para el Gobierno de la nación concienciar no sólo a los dirigentes políticos del país sino también a la sociedad española, porque las características y singularidades de España exigen una atención seria y constante a los problemas de la marina mercante. En todo caso, es preciso desde ya realizar algunas actuaciones inmediatas que el Ministerio ha pasado a poner en marcha y va a empezar a analizar otras posibles iniciativas orientadas a crear las condiciones para una recuperación del sector.

Estoy seguro, señor secretario de Estado, que esta reflexión que le he hecho llegar, simple transcripción de las manifestaciones del señor ministro, sin duda alguna las va a interiorizar y va a impulsar la atención a este sector, una parte del cual es la única empresa pública española, porque Elcano se privatizó, se privatizó la Compañía Trasatlántica y ésta es la única que queda y a la que el Gobierno, sin duda alguna, le va a prestar la atención que no le ha prestado en los dos últimos años, y de ahí reitero el interés que tiene la lectura que he hecho.

Señor secretario de Estado, en el conjunto de preguntas, la primera por la que se requieren datos sobre la rentabilidad en ejercicios anteriores de dos buques fast ferry, el Almodaina y el Alcántara, que han prestado servicio entre las Islas Baleares, o el J.J. Sister, que es un buque mixto de pasajeros y de carga rodada que presta servicio con las islas Canarias, o de los diferentes buques que hacen la ruta del Estrecho, con Ceuta o con Melilla. Se ve continuada con otra pregunta acerca de cuál es la situación en la que se encuentran las demandas judiciales relativas a responsables de la compañía Trasmediterránea por parte de distintos accionistas privados, porque, señor secretario de Estado, es incuestionable (y ante ello no diría yo que hay que resignarse sino que debemos dar pasos adelante y firmes) que la compañía se va a privatizar. El 95 por 100, aproximadamente, de la compañía es de titularidad estatal, de titularidad pública a través de la Dirección General de Patrimonio, pero hay un cuatro y pico por 100 que puede condicionar, a pesar de su poco peso accionarial, las tomas de decisiones definitivas cara a esa privatización. Y la privatización de la compañía Trasmediterránea no es un tema baladí. La compañía Trasmediterránea juega un papel esencial en las comunicaciones marítimas del Estado español, es una compañía que, una vez que se privatice, va a afectar notablemente la estrategia del Ministerio de Defensa en el caso del transporte de tropas, tema que no puede olvidarse; y es una compañía que en los 20 años en que ha durado el contrato programa que la ha vinculado con el Estado éste ha condicionado las características de los buques. Cuando la compañía ha decidido ampliar su flota y ha encargado buques a los diferentes astilleros les ha impuesto condiciones que posibiliten la estiba, la desestiba y el transporte, no sólo de tropa, sino, naturalmente, de los elementos blindados ante cualquier emergencia que pudiese producirse en zonas relativamente aisladas del Estado español como pueden ser Ceuta y Melilla o Canarias.

No olvidemos que en los últimos 10 ó 12 últimos años, por ejemplo, en la guerra del Golfo, en la que España no se vio involucrada, buques de la compañía Trasmediterránea fueron fletados, por reunir esas características, por otras

potencias extranjeras, a efectos del transporte de tropa. Le indico que en muy pocas fechas el Grupo Socialista va a presentar una iniciativa ante esa situación de la terminación del contrato-programa con el Estado que se produjo a finales de 1997. No puede olvidarse ni el transporte de carga rodada de mercancías o de pasajero ni ese tema, que no es baladí, del transporte de tropa no sólo ante una situación de emergencia bélica, sino ante la necesidad de movilidad dentro del propio territorio nacional.

La pregunta tercera está vinculada al grado de ejecución del plan estratégico. El plan estratégico de la compañía lo elaboró Price Waterhouse, lo terminó en enero de 1997, no ha sido posible debatirlo en Comisión del Congreso de los Diputados y nos encontramos con que casi 500 trabajadores se han visto sometidos a regulación de empleo, se han producido bajas incentivadas y bajas pactadas y hay una situación que no logramos entender. ¿Cómo es posible que el contrato-programa que vinculaba al Estado con la compañía Trasmediterránea se fuese liquidando, por ejemplo, en los cinco, seis o siete últimos años, como consecuencia de la prestación del servicio y del control que el Estado hacía de la calidad de la prestación de ese servicio que se llevaba a cabo, en 1.500, 2.000 millones de pesetas y, de pronto, en 1996, viene este proyecto de ley de crédito extraordinario de 7.000 ciento y pico millones de pesetas? Porque lleva incluidas más de 6.000 millones de pesetas de regulación de empleo; regulación de empleo en directivos de muy diferentes niveles, en tripulantes de la flota en los diferentes barcos y, naturalmente, en personal de tierra.

Hay algo que nos preocupa mucho, la externalización de determinados servicios, algunos de los cuales estaban justificados, pero otros no tienen justificación alguna, por ejemplo, la externalización del servicio de asesoría jurídica. A unos señores juristas, cuya solvencia y profesionalidad no se puede poner en tela de juicio, que durante una serie larga de años pertenecían a la plantilla de la compañía, se les liquida en excelentes condiciones, montan un gabinete y la empresa encarga a ese gabinete el asesoramiento jurídico por 50 millones de pesetas al año, y lo mismo pasa con diferentes servicios; esto que acabo de manifestar lo tengo soportado en documentos que obran en mi poder. Comprenderá que con ese incremento exagerado, inadmisibles, de 7.000 millones de pesetas que el Estado debe darle para la liquidación de la prestación de los servicios del año 1996, cuando la parte correspondiente a la liquidación de los servicios prestados por la compañía en las rutas de interés público asciende solamente a 400 millones de pesetas y casi 6.600 corresponde a liquidación de personal, se está colocando a la compañía en una situación en la que, con dinero del Estado, de todos los ciudadanos, la compañía liquida personal que y se pone en excelente situación de cara a una privatización, para que disfrute de ella un colectivo que aparentemente se está situando de manera privilegiada en el entorno de la misma.

Casi se puede enmarcar de manera equivalente la pregunta número 4: Contenido de los acuerdos comerciales que la compañía Trasmediterránea mantiene con Vapores Suardiá. Señor Vilalta, nosotros no logramos entender cómo una empresa como la compañía Trasmediterránea, con una larga tradición y una importante cartera de comer-

cio en el transporte de mercancías, constituye empresas mixtas en distintos puntos del litoral—con esta empresa, Vapores Suardíaz, o la que fuese. Quisiéramos saber las razones que conducen a ello. Nos encontramos con que, mientras que la compañía Trasmediterránea aporta un 80 por 100 del transporte de mercancías, Vapores Suardíaz, que es también : arna empresa naviera acreditada, de larga tradición, sin duda alguna —consiguientemente, en mis palabras no puede verse deterioro de la profesionalidad y de la calidad de esa empresa—, aporta un 20, un 25 ó un 30. ¿Cómo es posible que se constituyan empresas mixtas entre las dos al 50 por 100, cuando además la compañía Trasmediterránea se va a privatizar y ésta, con el bagaje de empresa del Estado, está haciendo la aportación del pedigrí de empresa estatal a una empresa privada que, sin duda alguna, va a quedar excelentemente situada cuando se produzca esa privatización? Privatización que, según adelantan algunas declaraciones públicas un poco etéreas y algunas otras concretas del propio presidente de la compañía, puede producirse en el primer semestre del año 1999. Nosotros hemos analizado las empresas mixtas que se han constituido en esa línea. Por ejemplo, para la carga multimodal, en el puerto de Valencia está la empresa Terpoval, o la empresa TCR, que gestiona las terminales de carga rodada de Tenerife y Las Palmas, o la empresa Tercádiz, y así sucesivamente.

Señor secretario de Estado, nosotros pedimos a la compañía Trasmediterránea claridad con las Cortes Generales y, hasta ahora, solamente nos hemos encontrado con oscurantismo. Tengo en mis manos contestaciones formales del Gobierno a decenas y decenas de preguntas que este diputado ha formulado con interés, como hombre del Grupo Socialista, sobre el sector marítimo español; interés que viene por un hecho vocacional, por haber ejercido la docencia en escuelas superiores de la marina civil española durante casi treinta años, no por otra razón, obviamente; como servidor público, como lo es usted y lo somos todas las personas que nos encontramos aquí, consiguientemente sin ninguna otra motivación. Fíjese usted qué contestaciones se me facilitaron, tan poco aceptables desde el punto de vista democrático. El 9 de junio de este año, el diputado que habla en este momento preguntaba al Gobierno cuales eran los resultados obtenidos durante el ejercicio de 1996 por diversos buques de la compañía Trasmediterránea —equivalente a la primera pregunta— y se me contesta de la manera siguiente: «La información sobre los resultados por buques pertenece a la gestión interna de la compañía Trasmediterránea» —quiero recordar que el 95 por 100 del dinero es del Estado— «ámbito que, por razones de gestión empresarial y competencia, debe ser objeto de especial protección.»

Desde mi experiencia parlamentaria, no diré que larga, pero sí de unos cuantos años, no salgo de mi asombro al ver que a un parlamentario, en el libre ejercicio de su derecho en representación de su pueblo, se le pueda contestar diciéndole prácticamente que es secreto de Estado. ¿Es secreto de Estado cómo funciona un buque que presta servicio público? Entiendo que no puedo abusar del tiempo señor presidente, pero le podría seguir leyendo contestaciones, y puedo dar la referencia. De aquí que espero, señor

secretario de Estado, que desaparezca ese oscurantismo de la compañía Trasmediterránea con las Cortes Generales.

Por lo que se refiere a las siguientes preguntas, hay una que me impacto notablemente, la número 6, situación de los litigios pendientes de Trasmediterránea con la naviera Isnasa, los pool de transporte para las líneas de Ceuta y Tánger, etcétera. Créame, señor Vilalta, que hay un mal ambiente en el mundo del transporte marítimo en España. No es mi deseo, como hombre del grupo parlamentario de la oposición, que continúe incrementándose ese mal ambiente. Le voy a poner un ejemplo. Dos navieras, Isnasa y Flebasa, que tenían determinados problemas estructurales y de gestión, han dejado de serlo, han caído en situación de quiebra. Yo me atrevería a afinar —es más, estaría a su disposición para dialogar desde la óptica parlamentaria, no necesariamente en el ámbito de la Comisión, siempre desde la óptica del servicio público— que hay una actitud totalitaria desde la Dirección General de Marina Mercante hacia el sector privado marítimo español. Curioso. Mantengo lo que he dicho y queda en el «Diario de Sesiones». Ese totalitarismo ha llevado al hundimiento de dos empresas, cuyos dos últimos barcos fueron el Manuel Azaña, un buque Ropas, es decir de tráfico rodado y pasajeros, y el Julián Besteiro, que no llegó a salir de astilleros por problemas que no hacen al caso, pero que fueron fagocitados por la compañía Trasmediterránea, que se ha visto beneficiada de esa actitud bastante altanera de la Dirección General de Marina Mercante, que depende de su Secretaría de Estado. Dos navieras que han quebrado, en beneficio exclusivo de la compañía Trasmediterránea. Esto es propio de actuaciones —reitero— totalitarias en una Administración, y no quiero creer que la nuestra lo sea, como es obvio.

Miro ya al reloj, señor Posada. Las once preguntas están en el orden del día y van todas, señor Vilalta, en una línea constructiva de captación de información para mejor conocimiento del grupo parlamentario y, consiguientemente, mejor posicionamiento ante la tramitación de estas leyes de crédito extraordinario, porque si bien es cierto que en año 1995 la liquidación del contrato-programa fue de unos 2.000 y pico millones de pesetas, ta del año 1996 se sitúa en 7.000 millones, y tengo en mis manos —usted tendrá conocimiento de ello— el acuerdo de la junta general de accionistas del mes de junio pasado por el que se aprueba la liquidación del año 1997 en 16.000 millones de pesetas; es decir, cinco veces el volumen de hace tres o cuatro años. Pero es más. El 31 de diciembre de 1997 terminó el contrato-programa y viene aquí —permítanme la terminología coloquial— la gran tacada final: declaraciones públicas del señor Trías de Bes— en diferentes medios de comunicación hablando de la liquidación definitiva del contrato-programa y situándolo entre 25.000 y 35.000 millones de pesetas; balance que aun no se ha efectuado. Luego hay trabajo por delante, tenemos tajo por delante. Que yo recuerde, no hay nadie que represente a la Secretaría de Estado en el consejo de administración de la compañía Trasmediterránea. Consiguientemente, usted está escuchando unas consideraciones que —insisto— no le afectan en su gestión política directamente, porque usted representa el órgano regulador y, naturalmente, quien dicta la normativa.

Señor Vilalta, termino con una consideración también importante desde el punto de vista comunitario. Usted

recordará que a finales del año 1997 el Gobierno español publicó una norma para la adjudicación de las rutas de interés público —once notas— en el Estado español: Valencia-Palma de Mallorca, Málaga-Melilla, Cádiz-Tenerife, etcétera. Esas once rutas se sacaron a concurso, se dio solamente un plazo de trece días naturales entre los que se encontraban Navidad y Fin de Año— y hubo un único concursante: la compañía Trasmediterránea. Determinados navieros españoles recurrieron ante la comisaría pertinente de la Comisión Europea, la DG VII, y curiosamente, meses después, el gran poder de la Administración española cayó encima y lo fundió; me refiero a Isnasa y Flebasa, que fueron los que recurrieron. La Comisión Europea publicó en el mes de mayo un orden impidiendo al Gobierno español librar ni una sola peseta al amparo de ese contrato de adjudicación de sus años, es decir, que a lo largo del año 1998 la compañía Trasmediterránea no puede percibir ni una sola peseta por prohibición expresa de la Comisión Europea. En suma, quienes como quien habla y en representación de su grupo pero con una cierta componente personal— tienen una fina sensibilidad por la compañía Trasmediterránea por lo que supone de supervivencia en una política de liberalización de tráfico marítimo —que el 1 de enero de 1999 entrará plenamente en vigor—, por una compañía que queremos que sobreviva y de la que nosotros hemos sido beneficiarios —y también sufridores de negligencias en determinados momentos—, pero pieza fundamental en el transporte de mercancías y pasajeros, queremos que se gestione bien, sin oscurantismos, que se comunique a las Cortes Generales y a las comisiones pertinentes toda la información que sea necesaria y que entre todos coadyuvemos a que el proceso de privatización sea transparente, claro y, naturalmente, beneficioso para la ciudadanía española, para nuestro país en su conjunto. Esa es la filosofía que impulsó a este diputado a formular estas once preguntas que figuran en el orden del día de hoy, otras muchas que estarán probablemente en otros órdenes del día y otras escritas que han sido objeto de contestaciones esperpénticas, como aquella que le acabo de leer hace unos minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a la intervención del señor Segura más que a cada pregunta concreta, tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Buenas tardes, señor presidente, señores diputados.

El conocimiento que el señor Segura tiene del sector explica su preocupación, toda su intervención y el seguimiento que está haciendo tanto de Trasmediterránea como, en general, del sector de la marina mercante. De todas maneras, quiero decirle que me cuesta creer que exista tanta malevolencia y tanta premeditación en todos estos temas. Estoy seguro de que se trata de situaciones casuales, quizá encadenadas. Sin duda, el Gobierno —a quien represento en este trámite— tiene muy clara su pertenencia a la Unión Europea, tiene muy claros los principios de transparencia que tienen que regir a todos los sectores económicos y especialmente a uno que ya está en proceso de liberalización. He tomado nota de todas sus dudas y confío en que pueden ser interpretaciones de la mejor buena fe, evidente-

mente, pero por lo que pudieran representar de necesidad de corregir algunos aspectos estoy seguro de que el ministro y yo mismo, el Ministerio, el Gobierno tendrá en cuenta todo cuanto usted aporta.

La información que me han proporcionado es extensa y, aunque sólo fuera de una manera testimonial (ya que usted ha dicho que la respuesta respecto a los resultados obtenidos por una serie de buques de la compañía Trasmediterránea en el ejercicio 1996 le fue contestada de una manera etérea), quiero decirle que las cifras que tengo están a su disposición, puesto que no hay voluntad de esconder ninguna cifra. Por ejemplo, aquí tengo los resultados empresariales de los buques fast ferry Almudaina, J.J. Sister, Estela Náutica y Ciudad de Algeciras en el ejercicio 1996. El del fast ferry Almudaina —que sigue existiendo— fue un resultado negativo de 327 millones de pesetas; el del J.J. Sister que en este momento ya está vendido— fue de 706 millones de pesetas; el del Estela Náutica —que primero fue alquilado y luego vendido— fue tan sólo de 24,9 millones de pesetas y el del Ciudad de Algeciras —que sigue siendo propiedad de Trasmediterránea— fue de 55 millones de pesetas. Con esto quiero señalarle que existe la voluntad de responder a todas aquellas cuestiones que usted pueda plantear, sin ningún ánimo de ocultar información porque —como usted dice— sin duda es información que debe estar en los balances y en la memoria final puesto que, en definitiva, es un servicio público.

Seguramente las únicas preguntas que van a ser difíciles de contestar son las que corresponden a aquellos datos que pueden ser importantes desde el punto de vista de privatización, porque entre otras cosas en este momento no se conocen. Yo quisiera comentarle que el Gobierno todavía no ha adoptado decisión alguna sobre una eventual privatización de Trasmediterránea; no ha habido decisión ni del Gobierno ni de su Comisión delegada, de la que no han emanado directrices específicas relativas a la privatización de la compañía. Tampoco el agente gestor competente para ello, que es Seppa —Sociedad Estatal de Participaciones Patrimoniales—, ha formulado respuesta alguna al respecto. Por tanto, no se ha puesto en marcha ni se ha fijado calendario. Evidentemente, como el programa de privatizaciones del Gobierno tiene vocación de globalidad y está sujeto a requisitos encaminados a perseguir la eficiencia y economía del proceso y la defensa de los intereses patrimoniales del Estado, en este momento no se dan estas condiciones de privatización de la compañía. Por tanto, es muy difícil poder aportar datos respecto al patrimonio que pudieran dar orientación sobre un posible proceso de privatización. Poniéndose en la situación del sector público —en el que estamos—, sería bueno poder preservar esta información. Aparte de esto, que estoy seguro de que usted comprende perfectamente, no existe inconveniente en dar contestación a sus preguntas proporcionándole la información de que dispongo.

Ha hablado de las demandas interpuestas ante los tribunales responsables respecto a la compañía. A tal efecto se ha presentado ante el Juzgado de Instrucción número 45 de Madrid una querrela criminal por delito societario contra el consejo de administración de la compañía. Por auto de 9 de marzo se dispone que se proceda al archivo. Esta querrela ha sido recurrida y se encuentra en fase de apelación. Tam-

bién ante el Juzgado de Primera Instancia de Madrid, el 14 de julio de 1997, se ha presentado demanda civil sobre impugnación de los acuerdos sociales con los adoptados por la junta general de accionistas de 25 de junio de 1997. Como incidente dentro de la propia demanda, se ha solicitado la anotación preventiva de la demanda, y la única resolución judicial sobre este procedimiento recaída hasta la fecha ha sido el auto de 30 de octubre de 1997, dictado por el Juzgado de Primera Instancia de Madrid, denegando la adopción de la medida cautelar interesada por CTI. Estoy seguro de que en este caso no hay por parte de CTI ningún ánimo de buscar un protagonismo en relación a la posible privatización y yo quisiera interpretar la acción de la compañía Trasmediterránea como una lógica defensa jurídica y judicial respecto a estas querellas.

Desconozco —aunque ser y estoy seguro de que habrá sido objeto de concurso— que una persona haya sido indemnizado, estando dentro de la compañía. En cualquier caso, tomo nota de estos aspectos, que creo que pueden ser llevados mediante concurso, y estoy convencido de que habrá sido así.

La información que yo tengo respecto a la empresa Suardíaz es que con ella que viene trabajando desde hace mucho tiempo la compañía Trasmediterránea y tiene intereses económicos coincidentes, además de y que es una empresa que puede aportar un componente de negocio económico a la propia compañía Trasmediterránea.

Respecto a los porcentajes a los que usted alude de participación en el negocio del 70 por 100 Trasmediterránea y 30 por 100 Suardíaz y a la relación accionarial en las compañías en que intervienen, quisiera decirle que posiblemente existen otros aspectos en este momento que no puedo aportar pero que justifican el que esta participación sea al 50 por 100. No quisiera decirle de nuevo que no existe ningún tipo de oscurantismo respecto a la participación de Trasmediterránea, al menos así se me ha explicado por parte de sus dirigentes.

En cuanto a la interpretación de que ha sido la propia compañía Trasmediterránea la que ha hundido a Isnasa y Flebasa, señor diputado, es difícil pensar que sea así. Estamos en liberalización y, en definitiva, cualquiera de estas maniobras no puede hacerse sin que sean conocidas y sin que legalmente puedan ser reclamadas ante los órganos que corresponda. Por tanto, permita que en este momento manifieste mi sorpresa y mi rechazo respecto a que pueda haber una maniobra, que yo diría que es muy rebuscada, de haber hundido estas compañías para poder tener un beneficio por parte de Trasmediterránea.

Existen muchos otros temas que usted ha tratado; he anotado todas sus preguntas punto por punto, pero la intervención sería prolija y quisiera incidir en que me gustaría llevarle a una mayor comprensión respecto a una gestión que en absoluto quiere ser oscurantista, premeditada ni vulnerable de la legislación. De todas maneras, la información se les puede suministrar detalladamente.

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Vilalta, la elemental norma de cortesía me hace reiterarme en que en esta

su primera comparecencia y máxime cuando ha dado la cara por una gestión gubernamental que no es competencia de la Secretaría de Estado que usted ostenta, no sería oportuno hacer una réplica. La motivación de este grupo parlamentario es sensibilizarle.

Si bien su trayectoria profesional no le ha tenido vinculado de manera directa a gestiones de índole de marina mercante, este es un asunto tradicionalmente olvidado de la Administración española que juega un papel esencial en nuestra economía. Siempre decimos que entre el 70 y el 80 por 100 de los productos que entran y salen de este país lo hacen en barcos y a través de nuestros puertos. El momento que está viviendo la marina mercante española en una durísima competencia internacional no es imputable sólo a nuestra gestión, pero de nuestra gestión va a depender que tenga un cierto grado de competitividad. En mi experiencia parlamentaria con los sucesivos gobiernos con los que he tenido la posibilidad de dialogar, he reiterado que no se puede dar la —espalda a este sector. De ahí que espero que el nuevo secretario de Estado, al que califico de nuevo aunque lleve dos meses, dado que es su primera comparecencia en esta casa, salga de aquí con una sensación de incremento de sensibilidad. Si ello se ha conseguido ha sido positivo. No es el momento de un debate sobre las características de la compañía Trasmediterránea, pero tendrá que producirse porque vienen acontecimientos importantes a los que las Cortes Generales tendrán que darle luz verde. De aquí que entre todos, dada la importancia específica de esa compañía, debemos hacer un esfuerzo, y hoy el punto número 23 del orden del día, es de su entera competencia, la comparecencia del director general de Marina Mercante en su condición de presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima para analizar la evolución del plan vigente.

No he querido inducir un debate parlamentario con estas preguntas, sino formularlas al Gobierno. El Gobierno ha contestado a través del secretario de Estado como ha estimado oportuno y aquí no tengo más que aportar. Deseo que a partir de ahora haya vida nueva en lo que se refiere a las relaciones entre este grupo parlamentario y el Gobierno en materia de transportes marítimos.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al señor Vilalta para la réplica, como presidente de esta Comisión quiero agradecer al señor Segura el tono, el contenido y la forma que ha dado a estas preguntas que no fueron contestadas en su momento, con gran sentimiento por parte de los miembros de la Mesa de esta Comisión.

Tiene la palabra el señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Señor diputado, quisiera agradecerle su respuesta y su comprensión hacia la novedad de mi presencia en esta sala.

Me he quedado un poco más tranquilo cuando ha hablado de los sucesivos gobiernos, lo cual quiere decir que es un tema que arrastramos. Esto para mí, sobre todo para el Ministerio de Fomento, es una responsabilidad para procurar que todas las dudas que planean sobre este tema puedan ser resueltas, que conectemos cada vez mejor sobre este

tema y podemos darle solución dentro de la transparencia, liberalización y defensa de un sector económico tan importante, como usted ha dicho, como es la marina mercante.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Vilalta, por su primera comparecencia aquí como secretario de Estado.

Suspendemos un instante la Comisión para recibir al presidente de Iberia, que ya está esperando. **(Pausa.)**

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE IBERIA (DE IRALA ESTÉVEZ), PARA INFORMAR SOBRE:

— **VALORACIÓN DE LOS CRITERIOS ESTABLECIDOS PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS NUEVOS HORARIOS DE VUELOS ENTRE MADRID-VALENCIA, VALENCIA-MADRID Y MADRID-ALICANTE, ALICANTE-MADRID. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/001484)**

— **POLÍTICA DE LA COMPAÑÍA EN CUANTO A LA REESTRUCTURACIÓN DE SERVICIOS ENTRE MADRID Y LOS AEROPUERTOS DE LA PERIFERIA, CONCRETAMENTE A LOS AEROPUERTOS GALLEGOS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/001486)**

— **RAZONES QUE HAN LLEVADO A IBERIA A LA SUPRESIÓN DE 70 VUELOS SEMANALES, LO QUE ESTA PRODUCIENDO UN GRAVE DETERIORO EN LAS COMUNICACIONES ENTRE CANARIAS Y LA PENÍNSULA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICIÓN CANARIA. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/001495)**

— **LA DRÁSTICA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE VUELOS SEMANALES ENTRE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA Y EL RESTO DEL TERRITORIO NACIONAL. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/001497)**

— **LA DRÁSTICA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE VUELOS SEMANALES ENTRE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANTABRIA Y EL RESTO DEL TERRITORIO NACIONAL. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/001498)**

— **LA DRÁSTICA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE VUELOS SEMANALES ENTRE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA Y EL RESTO DEL TERRITORIO NACIONAL. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/001499)**

— **LA DRÁSTICA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE VUELOS SEMANALES ENTRE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN Y EL RESTO DEL TERRITORIO NACIONAL. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/001500)**

— **LA DRÁSTICA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE VUELOS SEMANALES ENTRE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VALENCIANA Y EL RESTO DEL TERRITORIO NACIONAL. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/001500)**

— **LA DRÁSTICA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE VUELOS SEMANALES ENTRE MELILLA Y LA PENÍNSULA IBÉRICA. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/001502)**

— **LA DRÁSTICA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE VUELOS SEMANALES ENTRE LAS ISLAS CANARIAS Y LA PENÍNSULA IBÉRICA. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/001503)**

— **CAUSAS QUE HAN MOTIVADO LA REDUCCIÓN DE VUELOS DE IBERIA EN LAS DISTINTAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/001507)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al segundo punto del orden del día.

Comparecencia del presidente de Iberia, don Xavier de Irala Estévez. Las comparecencias han sido pedidas en términos similares por todos los grupos. La primera del Grupo Parlamentario Mixto es para informar acerca de la valoración de los criterios establecidos para la determinación de los nuevos horarios de vuelos entre Madrid-Valencia, Valencia-Madrid y Madrid-Alicante, Alicante-Madrid, del señor Chiquillo.

La segunda, del mismo tipo, que se refiere a reestructuración de servicios entre Madrid y los aeropuertos de la periferia, concretamente los aeropuertos gallegos, también es del Grupo Mixto, concretamente del señor Rodríguez.

La petición de comparecencia del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria alude a la supresión de 70 vuelos semanales lo que está produciendo un grave deterioro en las comunicaciones entre Canarias y la Península.

El Grupo Socialista del Congreso formula seis peticiones de comparecencia en las que habla de la reducción de vuelos semanales entre de la Comunidad Foral de Navarra y el resto del territorio nacional, entre la Comunidad Autónoma de Cantabria y el resto del territorio nacional; de la comunidad Autónoma de Galicia y el resto del territorio nacional; de Aragón y el resto del territorio nacional; de la Comunidad Autónoma Valenciana y el resto del territorio

nacional; de Melilla y la Península Ibérica; y de las Islas Canarias y la Península Ibérica.

Finalmente, la petición de comparecencia del Grupo Federal de Izquierda Unida, se refiere a las causas que han motivado la reducción de vuelos de Iberia en las distintas comunidades autónomas.

Estas comparecencias se van a hacer de forma acumulada. El procedimiento que vamos a seguir es el siguiente: Hará una primera exposición don Xavier de Irala y, a continuación, intervendrán los grupos que han solicitado la comparecencia, es decir todos los que están presentes, de menor a mayor, terminando el Grupo Socialista, que me comunica que repartirá su intervención y culminando con el Grupo Popular. Se producirá la respuesta de don Xavier de Irala y, como es costumbre en esta Comisión, luego puede haber una brevísima intervención por parte de los portavoces para puntualizaciones, nunca para réplicas, puesto que no se contempla así en las comparecencias, terminando don Xavier de Irala.

Tiene la palabra el presidente de Iberia para hacer su primera exposición.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (De Irala Estévez): Antes de entrar en el orden del día, me gustaría aclarar lo que entiendo que ha sido un malentendido en relación con mi comparecencia ante esta Comisión.

Hace dos o tres semanas, no, me acuerdo exactamente, antes de la fecha del día 24 de septiembre, mi director de gabinete, a través de la SEPI, me propuso como alternativa al día 24, ya que yo tenía dos consejos de administración de Aviaco y de Iberia, la fecha del día 30 de septiembre para comparecer ante esta Comisión. Yo acepté esa fecha. Posteriormente esa fecha fue modificada al día 7 de octubre y después también fue modificada al 5 de octubre, cosa que nuevamente también acepté, teniendo que cambiar un viaje a Israel que tenía previsto para hoy. Si en cualquier caso por ese malentendido alguien se ha sentido ofendido, quiero pedir disculpas ante esta Comisión.

Comparezco ante ustedes en mi calidad de presidente de Iberia con el fin de proporcionarles toda la información acerca de la compañía y su grupo de empresas, que responda a las cuestiones que se han venido planteando por los distintos grupos parlamentarios y, en concreto, sobre el reajuste de frecuencias experimentado por esta compañía durante las últimas semanas.

Las preguntas formuladas por SS.SS. se dirigen, sobre todo, a solicitar explicaciones sobre las modificaciones que la compañía ha hecho de su programa de vuelos y las causas que lo han motivado. Hablaré sobre ello con toda la precisión posible, aunque, no obstante, existen preguntas que requieren informar previamente con mayor amplitud acerca de la situación de Iberia y sus planes para calibrar el verdadero alcance de las acciones tomadas en esta compañía. En este sentido, tanto para dar respuesta adecuada a estas últimas preguntas, como para enmarcar las primeras con el fin de conseguir la mayor claridad en mis explicaciones, mi intervención tratará de darles una idea lo más precisa posible sobre la situación en la que se encuentra Iberia y su grupo de empresas participadas. Asimismo también explicaré a SS.SS. los objetivos propuestos para esas

empresas, las acciones que ya están en marcha o previstas con el fin de alcanzar las metas comprometidas, los logros alcanzados y los retos pendientes.

El entorno en el que se desarrolla la actividad de transporte aéreo en todo el mundo ha cambiado totalmente. En concreto, en el ámbito de la Unión Europea viene experimentando cambios muy importantes en los últimos años derivados de la sustitución por otros nuevos de los elementos básicos que configuraban las relaciones de las empresas con las autoridades reguladoras, con el mercado y entre sí.

La aplicación de estos nuevos fundamentos de la industria de transporte aéreo se está realizando de forma paulatina y experimenta una aceleración creciente durante los últimos años. Iré mencionando y comentando los elementos básicos que configuran la nueva situación del transporte aéreo, para entender el porqué de determinadas decisiones.

Es preciso insistir en que cualquier análisis de la actividad de las empresas en un momento tan cambiante debe tener en cuenta que sus decisiones deben ajustarse a este marco general que, además, en una actividad de tan altísimo componente internacional, trasciende muchas veces las fronteras de los Estados.

El primer hecho que marca el actual negocio del transporte aéreo es la liberalización. Una actividad extraordinariamente regulada ha pasado a estar en el transcurso de unos pocos años totalmente liberalizada. En nuestro ámbito económico por excelencia, la Unión Europea, la libertad de operar para cualquier compañía aérea que disponga de un certificado emitido por un Estado miembro para acceder al mercado es total. ¿Qué significa esto? Significa que cualquier compañía establecida puede operar entre dos aeropuertos con el avión que considere más procedente, con el número de frecuencias que estime precisas y con las tarifas que considere más adecuadas. Digo esto, porque en las últimas semanas, a raíz de las modificaciones que hemos realizado en nuestro programa, he oído y leído numerosos comentarios en los que se expresaba el deseo de que el monopolio de Iberia en el transporte aéreo desapareciera, de tal forma que esa sería la mejor solución para cumplir los deseos de todos. Pues bien, el transporte aéreo nacional está liberalizado desde 1993 para que cualquier compañía española pueda competir dónde, cuándo y como quiera, y desde el 1 de abril de 1997 el mercado es libre para que cualquier compañía de la Unión Europea pueda hacer lo mismo desde cualquier punto español o europeo. La libertad de decisión y, por tanto, de elección es total.

A la hora de valorar la actuación de Iberia es importante que se conozca que ya no existe tal monopolio y que en la actualidad las compañías aéreas de la Unión Europea, no sólo las españolas, pueden acceder a cualquier mercado, entendiéndose por cualquier mercado el existente entre dos aeropuertos cualesquiera de la Unión Europea. Otra cuestión distinta, que más tarde podré comentar a SS.SS., es la limitación que las actuales infraestructuras puedan imponer sobre esa libertad.

La tendencia liberalizadora se extiende también al ámbito internacional, en el que todavía el instrumento de relación entre los Estados es el de los tratados bilaterales. A la extensión imparable del concepto de cielos abiertos se suma la aceptación generalizada de la llamada sexta libertad para producir un entorno extraordinariamente competi-

tivo donde el concepto de la red servida adquiere cada vez mayor importancia como elemento de competitividad.

El segundo elemento que marca el actual negocio de transporte aéreo es la privatización de las compañías. En un entorno tan competitivo como el que se deriva de la aplicación del marco liberalizador que acabo de describir, las autoridades comunitarias atiendan que la libertad para que los Estados atiendan las necesidades financieras de las compañías aéreas de las que son propietarios distorsiona la libre competencia. La consecuencia inmediata es la retirada del capital público de las compañías aéreas y la tendencia a la desaparición del concepto de compañía de bandera en sus términos tradicionales. Incluso en aquellos casos en los que los Estados mantienen una participación en el capital de las empresas su actuación debe ser la de un inversor privado que busca la rentabilidad del capital invertido.

En consecuencia, los fondos que las compañías necesitan para atender sus planes de inversión y crecimiento han de obtenerlos en los mercados de capitales, en competencia con el resto de las empresas de todos los sectores que necesitan financiación. Por ello, conceptos que en un pasado no muy lejano se encontraban subordinados, como la rentabilidad, el valor para el accionista y la satisfacción del cliente, han pasado a ser con todas sus consecuencias los que ostentan las decisiones de gestión como única garantía de la supervivencia de las empresas, y en muchos casos se da la gran paradoja de ver cómo se critica a empresas por hacer justamente lo que antes criticaban que no hacían. Las transformaciones y las relaciones económicas empresariales cuando se pasa de sistemas protegidos a sistemas de libre competencia suelen ser lentas y difíciles de asumir por todos.

El tercer elemento que está dando forma a la industria de transporte aéreo en este final de milenio es la colaboración entre las empresas como paso hacia una mayor consolidación. Esta colaboración que toma forma a través de las alianzas, excede con mucho a la que por medio de IATA, en el anterior marco regulador, estaba establecida de manera multilateral entre la mayor-parte de las compañías del mundo con el fin de atender las necesidades del público. Cada una de estas alianzas pretende consolidar una red mundial, configurada con las diferentes compañías que la constituyen, para poder ofrecer a sus clientes el mayor número de destinos y conexiones posible.

En estos momentos, ante una demanda global, ninguna de las 198 compañías aéreas del mundo pueden ofrecer una oferta global. Ese es el reto de las alianzas. Esta oferta global que buscan las compañías aéreas a través de las alianzas, base de lo que podríamos llamar una economía de escala comercial, se asienta sobre acuerdos específicos de programas conjuntos, tarifas y prorrateos de precios. A ello se añaden otros elementos de comercialización, como los programas de fidelización de clientes, la publicidad conjunta o el establecimiento de relaciones con el canal de distribución. La previsión es que las compañías participantes en una de estas alianzas vayan consolidando su relación y traten de conseguir también economías de escala ascendiéndola a las áreas productivas y de compras.

El éxito de una compañía, y en el caso que nos ocupa de Iberia, pasa por elaborar soluciones que le permitan adaptarse al nuevo entorno de la aviación con la mayor

celeridad posible. Nuestra compañía, que cumplió setenta años de vida en 1997, tiene grandes posibilidades de situarse en la primera línea de este desarrollo, con lo que supone de conservar para España un activo tan importante como es una línea aérea integrada en el transporte mundial.

Con este objetivo, una vez finalizado el plan de viabilidad que colocó a Iberia en la senda de rentabilidad y que, como recordarán SS.SS., fue un modelo de reestructuración que aunaba los esfuerzos de los empleados y el del accionista, pusimos en marcha el año pasado el plan director que, basado en ocho líneas principales de actuación, pretende situar a Iberia en 1999 en uno de los grupos de cabeza del transporte aéreo mundial y alcanzar unos niveles de rentabilidad equivalentes a cualquier compañía aérea privada de primer nivel, atrayendo así a posibles inversores.

El plan director es un proyecto a tres años, que establece un cambio radical hacia un modelo societario y de gestión diferenciado por negocios. Se inició hace ahora 18 meses y tiene dos grandes objetivos cuantitativos para 1999: una rentabilidad sobre fondos propios no inferior al 16 por 100; unos beneficios para el grupo de al menos 48.900 millones de pesetas, 20 veces los de 1996; y, además, la misión de este plan es preparar a la compañía para una posible privatización a partir de 1999. Merece la pena destacar dónde estamos hoy en cada uno de los caminos que nos llevan a conseguir esos objetivos, dado que es el eje de actuación del grupo, sin perder de vista que la consecución de los mismos ha de sustentarse cubriendo la demanda existente en la medida de nuestras posibilidades técnicas y operativas.

La primera de estas líneas de actuación es que Iberia tenga una política comercial mucho más activa y orientada al cliente. Iberia ha pasado toda su vida dentro de un espacio protegido, donde la cultura del beneficio y las ventas no era lo más importante. Por eso, una de nuestras prioridades ha sido orientar esa actitud hacia una política comercial más dinámica. Con este fin se ha creado una dirección comercial única para el grupo; se han puesto en marcha medidas para aumentar el atractivo de los viajes con todo tipo de tarifas y servicios, al tiempo que se han potenciado los mercados estratégicos y abierto otros nuevos. Todo ello con el objetivo fundamental de incrementar los ingresos.

En segundo lugar, mencionaré las alianzas estratégicas de Iberia. Ya he dicho que ante una demanda mundial, fruto de la globalización de los mercados, es decir, la desaparición de fronteras y barreras, se necesita una oferta mundial. Una compañía, salvo si quiere desarrollar un papel meramente regional, no puede actuar sola. Como he dicho antes, existe en el mundo 198 compañías con presencia en el tráfico internacional de pasajeros, pero ninguna tiene cobertura mundial. De ahí que surjan diferentes alianzas con vocación de ser globales para satisfacer la demanda de sus clientes y en un futuro poder transportar la mayoría del mercado mundial. Iberia está situada en una de ellas gracias a los acuerdos comerciales que ha alcanzado con Ameritair Airlines, la mayor compañía del mundo, y los que está negociando con British Airways, la compañía más rentable. La presencia de Iberia en la alianza debe tener en cuenta el valor que nuestros archivos le aportan: una marca reconocida internacionalmente y su liderazgo en el merca-

do español, en el que vende por 180.000 millones de pesetas año. Destaca su buena posición en América Latina, en donde vuela a 21 destinos en 19 países, siendo la compañía europea con más oferta en ese continente. En 1999 se atenderán, con vuelos directos, las principales capitales latinoamericanas, y de aquí al 2002 la oferta de Iberia con aquel continente se habrá duplicado.

Entre las aportaciones de más importancia de Iberia a la alianza está el potencial de crecimiento del aeropuerto de Barajas, hoy saturado, pero en proceso de ampliación. De los principales aeropuertos de Europa que pueden jugar un papel importante en el diseño de una red mundial, únicamente el de Charles De Gaulle puede competir con Barajas en posibilidades de crecimiento, el resto tienen sus posibilidades de expansión enormemente limitadas por falta de espacio. El acuerdo con American Airlines permite a Iberia alcanzar comercialmente, a través de la operación de código compartido, 19 ciudades de los Estados Unidos adicionales a las que se operan con los aviones propios. El acuerdo con British Airways no ha entrado aun en vigor y está pendiente de que se cierre el pacto en lo relativo a la participación de British en los órganos de Gobierno en la compañía, que será siempre equivalente a su porcentaje de participación y nunca mayor. La operación de red es una de las claves de la rentabilidad de una compañía en el entorno de competencia actual, requiere que se disponga de aeropuertos que permitan optimizar las conexiones entre los vuelos, de tal manera que se pueda ofrecer al cliente el mejor servicio. Iberia tiene en su diseño el aeropuerto de Barajas como su centro de distribución de tráfico entre Europa y Latinoamérica, por ello su crecimiento y operación adecuada es un elemento básico para la competitividad de la compañía y así está recogido en el plan director. El objetivo es ampliar nuestra operación y mejorar la utilización de Barajas como centro de conexiones en competencia con otros aeropuertos europeos. Para ello es necesario disponer de un aeropuerto sin limitaciones de capacidad y una terminal de pasajeros donde concentrar nuestros vuelos; necesidad que también se traslada a Barcelona, donde esta compañía tiene su otro gran centro de operaciones, al que pretende convertir, en la medida que su desarrollo lo facilite, en una puerta de salida y de entrada, tanto para vuelos europeos como intercontinentales.

La segunda línea de trabajo del plan director está directamente asociada con el problema inmediato que ha requerido mi comparecencia ante sus señorías. En una industria tan competitiva como la del transporte aéreo, en la que incrementar los ingresos unitarios es muy difícil, la reducción de los costes de explotación es un objetivo permanente. Teniendo en cuenta que muchas de las partidas de costes que son necesarias para la operación y las ventas no son gestionables directamente, el esfuerzo necesario en aquellas que sí lo son se debe acentuar; entre ellas destaca el coste unitario de personal y muy especialmente el de las tripulaciones técnicas. Hasta ahora, hemos tenido éxito en nuestra política de incrementar los ingresos y por el momento estamos teniendo éxito en el control de gastos generales. El objetivo era reducir su crecimiento en un 5 por 100 cada año y en 1997 se alcanzó el 6 por 100. Hasta agosto estamos en los mismos niveles de ahorro. Sin embargo, hasta el momento no hemos podido llegar toda-

vía a un acuerdo con el sindicato de pilotos que nos permita reducir el coste unitario por hora bloque y poder crecer con rentabilidad, tal y como está previsto en nuestro plan director. Teniendo en cuenta el peso relativo de esta partida, su capacidad de arrastre y las limitaciones al crecimiento que puede suponer en el futuro, haré todos los esfuerzos que sean necesarios para poder cumplir con este objetivo que creo, sinceramente, es esencial para el futuro de la compañía.

Otra de las acciones que marcará el futuro desarrollo comercial del grupo Iberia hace referencia a la operación integrada de las compañías Iberia y Aviaco. Ambas están integradas en una sola dirección comercial que gestiona de manera conjunta tanto el diseño como la ejecución de la oferta y los medios de ambas compañías. Durante años Iberia y Aviaco programaron su actividad comercial por separado, pudiéndose dar situaciones tan absurdas como que una compañía tenía sus aviones parados mientras la otra no podía atender toda la demanda. Esta situación, claramente ineficaz e ineficiente, se terminó el 26 de octubre de 1997. En esa fecha, entró en vigor la programación conjunta y la integración de redes de ambas compañías. Todos los medios se han puesto a disposición del grupo, pudiendo adecuarse mejor la oferta a la demanda y optimizándose así los recursos.

Los resultados no se han hecho esperar. Tras un año de funcionamiento, los ingresos del grupo Iberia por tráfico de pasajeros se han incrementado de manera sustancial, en un 13,7 por 100 hasta el mes de agosto, y Aviaco ha conseguido un incremento de casi un 20 por 100 en su producción, gracias a esta significativa decisión de gestión empresarial. En este nuevo marco de actuación, y también con el objetivo de aumentar y mejorar el servicio de nuestros clientes, se ha incluido bajo una fórmula de franquicia la compañía Air Nostrum, en la que Iberia no tiene participación. Con el nombre de Iberia Regional esta franquicia sirve destinos de corto y medio radio que nunca serían rentables con aviones reactores de gran calibre. Al mismo tiempo, Air Nostrum-Iberia Regional ha conseguido atraer al negocio aéreo a clientes que por la distancia preferían antes otro modo de transporte. Este acuerdo de franquicia ha sido el primero firmado en España, pero no me cabe la menor duda de que vendrán más en el futuro.

Otro punto esencial para situar a la compañía en niveles de rentabilidad equiparables a los de otras grandes compañías europeas, ha sido el saneamiento de nuestras inversiones en Latinoamérica; eso sí, sin renunciar a mantener una posición estratégica que optimice y defienda nuestra marca en ese mercado, que es vital para Iberia. Tal vez la inversión inicial de Iberia allí fuera estratégicamente correcta, puesto que la compañía era líder en aquel mercado, pero no lo fue el resultado. En el caso de Venezuela, Iberia se encontró con una compañía como Viasa, donde había 30 pilotos y 57 auxiliares por avión y donde, por la negativa de sus pilotos a sentarse a negociar un plan de viabilidad para la empresa, hubo que acabar cerrando. Aunque preocupantes, no eran tan duras las situaciones en las Líneas Argentinas y Ladeco. Hace años, aprendí que cuando un negocio pierde dinero sólo hay tres alternativas: o se arregla o se vende o se cierra. Eso es exactamente lo que hemos hecho con nuestra inversiones en Latinoamérica. En el caso

de Viasa, a principios del año 1997, y tras un período de enormes esfuerzos por parte de Iberia para negociar la viabilidad de la compañía, se produjo el cese de operaciones de Viasa y su posterior liquidación. La recuperación por Iberia de la flota que estaba hipotecada como garantía de los préstamos supone una compensación, si bien parcial, al esfuerzo económico hecho desde la privatización. En el mes de agosto de este año llegaron a Barajas los tres DC10 y los cuatro B727, que ya son propiedad de Iberia, están en Florida en fase de revisión. Por lo que respecta a Ladeco, en mayo de 1997 se vendió la participación minoritaria que Iberia poseía en la misma por desacuerdo con los objetivos que para la compañía tenía el accionista mayoritario.

En cuanto a Aerolíneas Argentinas, tuvo resultados positivos por primera vez en el pasado ejercicio; no obstante, la desinversión exigida por las autoridades comunitarias en la autorización a SEPI para ampliación de capital, ha conducido a un acuerdo con American Airlines, que entrará con un 10 por 100 en la sociedad tenedora de las acciones de Aerolíneas y de Austral, mientras que Iberia estará con otro 10 por 100 en esa misma sociedad, y el 80 por 100 restante será puesto a la venta. La implantación de estos acuerdos se está llevando a cabo en estos días.

La liberación de la que hablé al principio también ha afectado al negocio de *handling* o asistencia en aeropuertos. En los grandes aeropuertos españoles ha entrado la competencia y ha obligado a Iberia a defender sus ingresos provenientes de ese negocio por medio de la mejora de nuestra capacidad competitiva. Iberia ha sido tradicionalmente el primer operador de esa actividad en todos los aeropuertos, y pese a la creciente competencia Iberia va a defender sus posiciones de mercado por entender que éste es uno de sus principales negocios. Asimismo el cumplimiento de nuestros objetivos en este nuevo marco máximo liberalización, creciente competencia y crecimiento rápido de la demanda, donde satisfacerla de inmediato no es fácil como hemos visto, ha requerido la puesta en marcha de un modelo de gestión descentralizado y diferenciado. Así se han diferenciado actividades no homogéneas que son susceptibles de tratamiento como unidades de negocio independientes. Esta nueva organización permite encontrar economías de escala, concentrar las actividades críticas de generación de ingresos, reducir los gastos de estructura central redundante y orientar el esfuerzo comercial en torno a un imagen corporativa única. Se fomenta la competencia entre operadores y se flexibiliza la utilización de los recursos materiales y humanos. Todo ello deberá posibilitar elegir o atraer a los socios estratégicos y financieros más convenientes para cada actividad.

Las medidas enumeradas comenzaron su aplicación a lo largo del año 1997, año en que el grupo tuvo un beneficio antes de impuestos de 20.782 millones de pesetas, siete veces los del año anterior y el doble de los presupuestados. Se obtuvieron unos ingresos de explotación de 609.500 millones de pesetas, el 9,7 por 100 sobre los de 1997. La rentabilidad para el accionista sobre los fondos propios se ha situado por encima del 11 por 100, frente al 3 por 100 en 1996. Merece destacarse que por segundo año consecutivo Iberia presenta un informe de auditoría limpio.

Estos buenos resultados no nos deben ocultar el hecho de que nuestra oferta en 1997 sólo pudo aumentar el 3 por

100 sobre la del año anterior, hasta alcanzar casi 46.000 millones de AKO, ratio que establece los asientos ofertados por kilómetro recorrido. Esta cifra ha sido claramente insuficiente para atender el crecimiento de la demanda que se situó por encima de dos dígitos en muchos mercados. Sólo el recurso al alquiler de aviones con tripulación, *wet lease*, y la operación conjunta con Aviaco y Air Nostrum ha permitido mantener niveles de servicio y contener una pérdida de cuota que de otra manera hubiera sido preocupante para el futuro.

Pese a todo, durante el pasado año el número de pasajeros transportados por las compañías del grupo ascendió a 23,8 millones, con crecimiento de casi un millón sobre el año anterior. Destaca el hecho de que se rompió la tendencia al decrecimiento del ingreso unitario como consecuencia de una política avanzada en la gestión de ingresos, así como el crecimiento de los pasajeros que volaron en las clases de tarifa más elevadas.

El factor de ocupación del año 1997 ha sido alto, el mayor de la década, hemos alcanzado el 72,6 por 100 —el 73,2 en el caso de la compañía Iberia—, casi 5 puntos más que el año anterior, habiendo sido la ocupación de algunas redes la mejor en la historia de la compañía.

Por el interés que para SS.SS. tiene este hecho, debo insistir que ya en 1997 el crecimiento de la oferta se ha apoyado en la decisión de la compañía de recurrir al alquiler de aviones con tripulación. En este año Iberia con sus recursos propios de aviones y tripulaciones produjo menos horas de vuelo que en 1996, contribuyendo los aviones alquilados con 7.144 horas voladas y transportando a 437.000 pasajeros.

Nuestra programación de oferta para el año 1998 trataba de dar respuesta a los problemas mencionados, al prever un incremento de 11,5 por 100 sobre el año anterior, que está calculado después de la reestructuración derivada de los acuerdos de franquicia con Air Nostrum, por lo que esta compañía se hacía cargo de la operación de determinados enlaces adaptados a su diseño de aviación regional. Si se tomara en consideración el crecimiento de Air Nostrum, el incremento total de la oferta comprometida con el código de Iberia sería superior al 12,5 por 100. El contrato de franquicia acordado con Air Nostrum permite a esta compañía utilizar el código de Iberia en sus vuelos, beneficiar a sus pasajeros de la participación en el programa de Iberia plus y operar bajo la marca Iberia regional. La compañía opera bajo su propio riesgo comercial y su programación de vuelo se hace en coordinación con Iberia, con el fin de garantizar las conexiones y la atención a los distintos mercados. Teniendo en cuenta lo costoso que resulta operar reactores grandes en el transporte regional, el acuerdo con Air Nostrum permite ajustar el tipo de recursos utilizados al que requieren los tráficos para su mejor atención, estableciéndose así una colaboración que redunde en la atención más adecuada a los distintos mercados donde en algunos casos la menor oferta de asientos se palió con un incremento de frecuencias.

Como les comentaba hace un momento, nuestra planificación para 1998 tenía como objetivo atender el crecimiento que se preveía para la demanda y recuperar parte de la cuota perdida en 1997 en los distintos mercados. El cumplimiento de estos planes de oferta, puestos en conociemien-

to del público a través de la aparición de los vuelos en las pantallas de reservas y los horarios editados, pasaba por tomar determinadas acciones. La estructuración del programa a través del acuerdo con Air Nostrum —que ya he mencionado—, la aplicación total de la programación conjunta con Aviaco, la utilización de alquiler de aviones con tripulación y el incremento de la producción efectuada en propio, en términos de rentabilidad como consecuencia de los acuerdos laborales, especialmente con los pilotos.

Todas estas acciones se han ido implantando a lo largo de los primeros meses del año. Destaca entre ellas, por la repercusión pública que tuvo, el acuerdo alcanzado con Air Europa para alquilarle, en un contrato a medio plazo, una parte importante de su flota que entró en servicio el mes de abril. En el caso de Aviaco se han alcanzado acuerdos con su personal de tierra y sus pilotos, que ha permitido un desarrollo óptimo de la programación conjunta. Mención aparte merece la situación en que se encuentran las negociaciones con la sección sindical de pilotos de Iberia, ya que su falta de conclusión está afectando de manera significativa al cumplimiento de los planes de producción y, consiguientemente, al cumplimiento de la oferta de vuelos anunciada.

La plantilla media equivalente de pilotos alcanzó su nivel mínimo de 1.139 personas en el año 1996, último año del plan de viabilidad. Desde entonces este colectivo ha experimentado un crecimiento constante, la cifra correspondiente al año 1997 es de 1.200 pilotos y en los ocho primeros meses de 1998 es de 1.239 pilotos. Durante 1997 hemos contratado 174 pilotos, casi tantos como todos los pilotos contratados durante los últimos siete años; y tenemos 130 pilotos seleccionados para entrar en Iberia en cuanto el Sepla retire el veto para su entrada, por no estar de acuerdo con las condiciones de su incorporación.

Como he comentado a SS.SS. uno de nuestros objetivos fundamentales es conseguir un coste por AKO inferior al de partida en casi un 10 por 100. Parte esencial de esa evolución de los costes, elemento imprescindible para garantizar un crecimiento con rentabilidad, es la partida de gastos de los pilotos, medida como coste por hora bloque, que es el término técnico de imputación. No se trata de conseguir la reducción de este gasto por la vía de reducciones o congelaciones salariales, sino a través de un aumento de la productividad medida por el número de horas que los pilotos producen al año.

Paralelamente, Iberia está inmersa en el mayor plan de renovación de flota de toda su historia, por medio del cual se incorporan durante los próximos años al menos 50 aviones airbus, de un total de 76 posibles para el corto y medio radio y 11 airbus 340 para el largo radio. Es una apuesta clara para el futuro y el crecimiento de esta compañía que además define el papel de gran operador de red que debe jugar Iberia en el panorama del transporte aéreo mundial. Esta gran renovación de flota redundará no sólo en la modernización de nuestros aviones, sino también en un ahorro sustancial en los costes de formación y operación de nuestra actividad, ya que reduce el número de flotas y simplifica para nuestros pilotos el paso de unas a otras.

Permítanme SS.SS. informarles ahora de las cifras correspondientes al año actual. Hasta el mes de agosto incluido, si bien la oferta de la compañía no ha alcanzado

lo que habíamos previsto en el presupuesto, ya que ha sido un 2,8 por 100 inferior, ésta ha superado, no obstante, del 7,4 por 100 la realizada el año anterior. Este crecimiento en la oferta en un 7,4 por 100 se ha visto acompañado por un aumento en la demanda del 4,9 por 100 sobre el año anterior, lo cual ha supuesto que el coeficiente de ocupación media de los aviones en los ocho primeros meses haya sido del 71 por 100, es decir, 1,7 puntos porcentuales menos que el año anterior.

Los ingresos de explotación, considerando Iberia más Aviaco, han crecido el 11 por 100, mientras que los gastos de explotación lo han hecho solamente en el 8,1, con lo que el resultado de explotación supera los 37.000 millones de pesetas, esto es el 51 por 100 superior al del año anterior. El resultado antes de impuestos es de 32.700 millones de pesetas, duplicando los 15.500 millones acumulados a agosto de 1997 y mejorando los 29.500 millones presupuestados. Con estos resultados acumulados nuestra previsión actual para el ejercicio es tener un resultado de explotación de más de 50.000 millones de pesetas, lo que supone cumplir con la previsión presupuestaria y mejorar en un 23 por 100 el resultado de explotación de 1997.

El resultado neto antes de impuestos previsto para este año es de 44.000 millones de pesetas, un 141 por 100 más que en 1997. Este mejor resultado tiene mucho que ver con que a un incremento de la producción, que tenemos previsto para el conjunto del año, del 10,5 por 100 le corresponde un aumento de los gastos del 6,6 por 100. El aumento previsto del 7,8 por 100 sobre 1997 nos permitirá alcanzar los 624.000 millones de pesetas de ingresos de explotación.

Contra estos resultados que podríamos calificar de espectaculares, no quiero dejar de mencionar algunos aspectos que han sido claramente insatisfactorios. El más importante hace referencia a las horas de producción propias previstas en nuestros planes a final de año, que están entre un 5 y un 6 por 100 por debajo de la cifra objetivo de 302.500 horas bloque. Ni siquiera podremos alcanzar, como consecuencia de la situación con los pilotos, las horas de producción propia de 1997 y nos quedaremos casi 15.000 horas por debajo.

Esta situación que no dudo en calificar de muy preocupante y para la que espero seamos capaces de encontrar soluciones cuanto antes, se ha visto paliada por el recurso de alquiler de aviones con tripulación, especialmente la aplicación, desde el mes de abril del pasado año, del acuerdo con Air Europa. El uso de los *wet lease* está siendo absolutamente imprescindible para defender nuestra posición en los distintos mercados, aun cuando sea con unos costes muy superiores a los necesarios, al utilizar mucho menos nuestros recursos más caros, aviones y tripulaciones. Durante los primeros ocho meses las horas contratadas en *wet lease* estable ascendieron a 22.466, utilizando en la actualidad 13 aviones con este sistema y transportando 1.315.014 pasajeros que, de otro modo, hubieran volado en otras compañías.

Esta negativa situación en el uso de nuestros recursos de vuelo y en el coste de los mismos nos está desviando del objetivo de reducir los costes unitarios establecidos en el plan director y me atrevería a decir que es el único objetivo de dicho plan que todavía no hemos conseguido.

Así, aunque nuestra previsión al cierre en 1998 sitúa el ingreso por AKO en 11,83 pesetas, mejorando un 9 por 100 el objetivo para 1998, y el margen neto será de 0,8 pesetas por AKO, frente a los 0,58 previstos, en lo que se refiere al coste por AKO estaremos a final de año en 11,03 pesetas, un 7 por 100 por encima del objetivo.

Tres elementos influyen decisivamente en este incremento del coste unitario: el menor crecimiento de la oferta, la necesidad de recurrir al y, sobre todo, la importante desviación del coste unitario de tripulaciones técnicas por hora-bloque, que, si bien supera el coste de 1997 en sólo un 7 por 100, sigue estando un 25 por 100 encima del objetivo.

Paso a comentar a SS.SS. con detalle las variaciones de oferta que se han producido, particularmente en el mes de septiembre, en cada una de las comunidades autónomas, pero antes, y como información básica válida para el conjunto de la oferta, tengo que destacar lo siguiente: En primer lugar, Iberia ha crecido hasta agosto el 7,4 por 100 en oferta, es decir asientos/kilómetro, y el 5 por 100 en demanda, respecto al mismo período acumulado del año anterior. Las cifras a septiembre me indican que hemos crecido el 5,5 por 100, es decir un 1,5 más que en agosto.

Concretamente, el número de vuelos programados en corto y medio radio, que se está relacionando con la mayoría de las preguntas de SS.SS. porque afecta a los sectores doméstico y europeo, ha continuado creciendo en septiembre con relación al mismo mes de 1997, aunque a un ritmo menor que en los meses de junio, julio y agosto. Así, en septiembre, en el sector doméstico y medido en frecuencias semanales por dirección, se ha pasado de 1.739 frecuencias a 1.835, con un incremento del 5,52 por 100. En el sector europeo pasamos de 679 a 727, con un incremento del 7,07 por 100.

En correlación con estos incrementos de frecuencias, Iberia ha crecido en el período enero/agosto en pasajeros transportados, el 6,9 por 100 en los tráficos europeos y el 4,9 por 100 en los tráficos domésticos. Esto representa un incremento de 292.000 y 498.000 pasajeros respectivamente. En el mes de septiembre y centrándome en los tráficos domésticos, el crecimiento en pasajeros transportados ha sido, hasta el día 29, del 3,4 por 100, lo que representa 45.594 pasajeros más que en el mismo mes del año pasado. Por tanto y como resumen Iberia también ha continuado creciendo en el mes de septiembre de 1998.

A pesar de seguir incrementando su oferta de vuelos en el mes de septiembre, Iberia ha ralentizado el crecimiento previsto. Así, sobre una previsión de realizar 1.919 frecuencias semanales en la red doméstica y 750 en la red europea, ha sido necesario ajustarlo reduciendo 84 y 23

frecuencias respectivamente. La razón ha sido la falta de recursos disponibles, principalmente pilotos. En nuestra programación habíamos asumido que en los primeros meses de este año se iba a alcanzar un acuerdo con el colectivo de pilotos que mediante medidas de productividad, discutidas ampliamente durante 1997, permitiría realizar la producción prevista, a pesar de los otros problemas.

A continuación, voy a intentar explicar, comunidad por comunidad, las variaciones de programación de vuelos. Sin querer establecer un ranking de prioridades, permítanme SS.SS. que empiece por las comunidades autónomas de

Canarias y Baleares, ya que por sus características de insularidad son mucho más dependientes del transporte aéreo.

Canarias. Comprendo perfectamente que Iberia es muy importante para Canarias por razones obvias, pero quiero dejar muy claro que el mercado de Canarias es a su vez prioritario para Iberia y que la red de vuelos de Canarias es igualmente importante para Iberia, como lo demuestra el hecho de que la producción de AKO en Península-Canarias representa el 40 por 100 de la producción total doméstica de Iberia y el 24 por 100 del total de los ingresos. Mientras en los años 1995 y 1996 se produjo una clara disminución tanto en la oferta de asientos como en la demanda, en el año 1997 se produjo un incremento de oferta del 2,2 y un 10,8 por 100 en la demanda. Esta tendencia de crecimiento ha continuado en el año 1998 con un incremento hasta agosto del 6,7 por 100 en asientos y del 5,3 por 100 en pasajeros.

En relación con los precios he de destacar que en 1994 el ingreso medio por pasajero en la red Península-Canarias era de 20.881 pesetas, mientras que en 1998, es decir cuatro años más tarde, el ingreso medio hoy es de 20.223 pesetas, es decir 3,2 por 100 inferior, y eso sin tener en cuenta la inflación.

Ha sido objetivo de varias preguntas, y no sólo en lo referente a Canarias, el porqué de la concentración de vuelos en Madrid y Barcelona, en detrimento de vuelos directos a otros puntos peninsulares. Esta concentración es consustancial al desarrollo de una estructura de red que permita una mayor oferta de posibilidades de viaje, así como una mejora de la rentabilidad de la operación, lo que a su vez permite, de manera natural, un mayor crecimiento.

En efecto, el aumento de frecuencias a Madrid ha facilitado una ampliación de la oferta de conexiones con los 27 aeropuertos de la Península y Baleares, y, lo que es especialmente importante para Canarias, con las 31 ciudades europeas y las 34 del resto del mundo a las que vuela Iberia. Entre enero y agosto de este año, Iberia ha transportado a Canarias, mediante conexiones en Madrid y Barcelona, 268.178 pasajeros del resto de España, 275.648 pasajeros de Europa y 23.115 con origen intercontinental. Sólo en los meses de julio y agosto, cuando se introdujo una frecuencia diaria adicional desde Madrid a Gran Canaria y a Tenerife, aumentó el tráfico de conexión de Europa en un 33 por 100.

Quiero aprovechar esta comparecencia ante SS. SS. para aclarar cuál es nuestro programa de vuelos en Canarias y quiero decir también que no pretendo evitar críticas, porque creo que las críticas realizadas a la gestión de cualquiera, sea empresa, político o simple ciudadano, son constructivas y ayudan a mejorar. Como lo entiendo así, aceptaré y tomaré en consideración todas las opiniones sobre esta compañía que provengan de las instituciones y los ciudadanos canarios, pero críticas que estén, en la medida de lo posible, sustentadas en los datos reales. Para eso comparezco hoy ante SS. SS., para facilitarles todo tipo de información veraz sobre las modificaciones de nuestros vuelos con Canarias, para que al mismo tiempo, la opinión pública canaria posea los elementos de juicio necesarios en los que basar precisamente esa crítica.

En primer lugar, no es cierto que Iberia haya reducido 150 frecuencias semanales durante el mes de septiembre, ni sobre la previsión ni sobre lo producido en igual mes del

año anterior. La realidad ha sido que hemos operado 152 frecuencias semanales, siete más que el año anterior y 29 menos que en el programa inicialmente previsto. En segundo lugar, no es cierto que haya existido imposibilidad física de viajar a y desde Canarias, si bien ha podido existir algunos vuelos con *overbooking*. Durante el mes de septiembre, hemos tenido más de 22.000 asientos vacíos, lo que representa una media aproximada de casi veinte asientos por vuelo. En tercer lugar, Iberia no está acaparando *slots* en los aeropuertos peninsulares ni en los canarios, para bloquear la entrada o el crecimiento de los competidores; sí es cierto que Iberia está incrementando, desde hace dos años, sus frecuencias con Canarias, mientras que sus competidores la están reduciendo. Esto es posible porque en aeropuertos saturados, como el de Barajas, mientras que Iberia está creciendo porcentualmente en *slots* menos que sus competidores, utiliza los escasos *slots* disponibles para incrementar precisamente su oferta en Canarias, mientras que la competencia ha optado por utilizarlos en otras rutas. Por último, es absolutamente incierto que Iberia esté ejerciendo una labor depredadora con Canarias. Como he apuntado antes, dedicamos el 40 por 100 de nuestra operación doméstica a vuelos Península-Canarias, mientras que sólo el 25 por 100 de nuestros ingresos domésticos provienen de la misma; esto, no por una razón altruista sino porque el mercado entre la Península y Canarias es, y seguirá siendo, estratégico y prioritario para nuestro desarrollo presente y futuro.

Baleares. En el mes de septiembre, se ha programado un total de 352 frecuencias semanales, frente a una programación inicial de 374 frecuencias. La previsión para este mes era ofertar precisamente 374 frecuencias. Las diferencias entre la previsión y el programa realizado durante el citado mes han sido las siguientes. Cancelación de las siete frecuencias de la ruta Palma-Alicante y su continuación a Canarias, debido a las pérdidas acumuladas, que en el período enero-julio de este año ascendieron a 141 millones de pesetas. No obstante, en la ruta Palma de Mallorca-Alicante, continúa operando Air Nostrum con doce frecuencias semanales. El *load Factor* del tramo Palma-Alicante en el período citado ha sido del 54 por 100. Reducción del crecimiento previsto en las rutas Barcelona-Palma de Mallorca en siete frecuencias semanales y Madrid-Mahón en cuatro frecuencias semanales; con ello, las rutas se han programado con las mismas frecuencias del mes de septiembre de 1997. Cancelación de la ruta Palma-Sevilla, que ya estuvo cancelada temporalmente los meses de noviembre y diciembre de 1997 y fue recuperada en el mes de enero, obteniendo desde entonces una ocupación del 45 por 100, que resulta del todo insuficiente para el mantenimiento del enlace. En octubre, se han programado 345 frecuencias, tres más que en 1997; en noviembre, se han programado 301 frecuencias, seis menos que en el año 1997.

Galicia. En septiembre se han programado 221 frecuencias por semana y dirección, 21 más que en septiembre de 1997, con un incremento de asientos del 5 por 100. Se había previsto operar 225 frecuencias; la diferencia entre la previsión y lo programado es de cuatro frecuencias con Madrid; uno desde Vigo; una desde Santiago y dos desde La Coruña. Estas frecuencias, en sus mismas bandas horarias, estarán operando desde el próximo 25 de octubre, que

coincide con el comienzo de la temporada de invierno. Para la temporada de invierno, se han programado 220 frecuencias semanales, 20 más que en el invierno anterior, con un incremento del 10 por 100, tanto en asientos como en frecuencias. Es destacable el incremento de ocho frecuencias semanales entre Madrid y La Coruña.

Valencia. En el mes de septiembre se ha programado un total de 354 frecuencias semanales, las mismas que en septiembre de 1997. La previsión para este mes era ofertar 23 frecuencias adicionales, entre ellas siete nuevos vuelos con Madrid desde Valencia y dos desde Alicante, que aunque no han podido realizarse en septiembre, sí se están operando ya en octubre. Se han cancelado las siete frecuencias de la ruta Mallorca-Alicante-Canarias, debido a las pérdidas acumuladas que, en el período enero-julio de este año, ascendieron a 141 millones de pesetas, como he dicho antes. No obstante, en la ruta Mallorca-Alicante, continúa operando Air Nostrum con 12 frecuencias semanales. En octubre, se han programado 363 frecuencia, ocho más que en 1997; en noviembre, se han programado 357 frecuencias, seis menos que en 1997.

En contestación a la pregunta sobre los criterios con que se establecen los horarios de los vuelos entre Madrid-Valencia y MADRID-ALICANTE, la estructura de estos horarios es bastante similar en todos los aeropuertos nacionales que están aproximadamente a una hora de vuelo de Madrid, que poseen un mínimo de cinco frecuencias diarias y que están abiertos —a la operación con un tiempo amplio de servicio diario.

Los criterios que definen la estructura horaria son esencialmente los siguientes. Ofrecer la posibilidad de ida y vuelta en el día en las dos direcciones, programando la oferta en las bandas horarias de primera hora de la mañana y última de la tarde; ofrecer la posibilidad de conectar con el resto de la red de Iberia, programando horarios que lleguen o salgan de Madrid con los tiempos necesarios para enlazar con las cuatro ventanas de conexiones a Europa y las dos ventanas intercontinentales.

Asturias. Durante el mes de septiembre se ha programado un total de 66 frecuencias semanales, siete más que en septiembre de 1997, lo que significa un incremento del 11,9 por 100. La previsión para este mes era ofertar 68 frecuencias semanales, dos frecuencias adicionales más en la ruta Madrid-Oviedo, de las cuales una está operando en el mes de octubre. No obstante, en esta ruta se cambió el equipo de un vuelo, por lo que la oferta en asientos no sufrió variación. Para el mes de octubre se han programado 67 frecuencias semanales, ocho más que en octubre de 1997, lo que supone un incremento del 13,6 por 100; para el mes de noviembre, se programan 67 frecuencias semanales, tres más que en noviembre de 1997.

País Vasco. Para el mes de septiembre se programaron 230 frecuencias semanales, 11 más que en septiembre de 1997; para el mes de octubre se vuelven a programar 230 frecuencias, 23 más que en octubre de 1997. El programa para el mes de noviembre con esta comunidad es de 222 frecuencias, dos menos que en noviembre de 1997.

Navarra. Durante el mes de septiembre se ofertó un total de 55 frecuencias semanales, 12 más que en septiembre de 1997. La previsión para este mes era operar 62 frecuencias. Las siete frecuencias adicionales no operadas

corresponden a Madrid-Pamplona. Este vuelo es el que tradicionalmente se programaba para reforzar la ruta de la temporada de verano. La ocupación del mismo en el período abril-agosto ha sido del 56 por 100. Para el mes de octubre se mantiene el programa de septiembre, con 55 frecuencias semanales, que son también 12 frecuencias más que en octubre de 1997; y en el mes de noviembre se operarán 65 frecuencias semanales, 12 más que en el mismo mes de 1997.

Cantabria. La operación del mes de septiembre ha sido de 40 frecuencias semanales, dos menos que en el mismo mes de 1997. El programa realizado no ha sufrido variación respecto a la previsión inicial del mismo. Para el mes de octubre se programan 40 frecuencias semanales, tres más que en octubre de 1997. En el mes de noviembre se operarán 37 frecuencias semanales, una más que en el mes de noviembre de 1997.

Castilla y León. El programa es el mismo en septiembre, octubre y noviembre, y no ha tenido ninguna reducción sobre lo previsto. Se ofrecen 24 frecuencias semanales, seis más que en septiembre y octubre de 1997, porque existen seis frecuencias más Valladolid-Barcelona gracias a la introducción del avión de 50 plazas de Air Nostrum en noviembre de 1997.

Aragón. En septiembre y octubre el programa se realiza de acuerdo a la previsión, con 42 frecuencias semanales,; las mismas que en igual período de 1997. En Zaragoza opera sólo la compañía Air Nostrum. En noviembre habrá 45 frecuencias semanales, ocho más que en el mismo mes del año anterior.

Andalucía. Iberia con Air Nostrum, en el período de enero-agosto de 1998, ha incrementado un 8,3 por 100 los asientos y un 5,2 los pasajeros transportados. En septiembre se han programado 342 frecuencias semanales; 31 más que en 1997, con un crecimiento del 4,9 por 100. La previsión era haber ofertado 18 frecuencias más, siete de las cuales correspondían a Barcelona-Málaga, ruta que incluso sin esta oferta adicional experimenta un incremento del 33 por 100 en frecuencias y del 20,7 por 100 en asientos. No se han programado cuatro frecuencias de Málaga a Tenerife y tres de Málaga a Las Palmas, volviendo estas rutas a las mismas frecuencias que en septiembre de 1997. En septiembre se ha cancelado la vía Palma de Mallorca-Sevilla, que ha operado con un 45 por 100 de ocupación en el período enero-agosto en sus cuatro frecuencias semanales. En octubre se han programado 342 frecuencias semanales frente a las 310 de octubre de 1997. En noviembre la programación es de 320 frecuencias semanales, 19 menos que en 1997. Los asientos disminuyen un 2 por 100. Este decremento se debe, fundamentalmente, al efecto de arrastre de algunas rutas o frecuencias que ya no operaban desde el pasado mes de abril y a la reducción de algunas frecuencias operadas por Air Nostrum.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos ahora a la intervención de los grupos. Ha sido tradición en esta Comisión que no se pusieran limitaciones horarias a estas intervenciones y no quiero establecerla, tampoco hoy, pero, dado que van a intervenir todos los grupos, yo sugiero no sobrepasar los 10-15 minutos y sobre todo, en lo posible, evitar repetición y reiteración de argumentos.

Como hemos decidido ir de menor a mayor, tiene la palabra el señor Chiquillo, de Unión Valenciana.

El señor **CHIQUILLO BARBER**: Señor presidente de Iberia, quiero decirle, primer lugar, que aceptamos esas disculpas que nos ofrecía y, en segundo lugar, que le agradecemos la información tan prolija que nos ha dado del plan estratégico, de los objetivos y, sobre todo, del futuro de Iberia, tal como se ha planteado en la comparecencia de hoy.

Paso al motivo de la petición de comparecencia que formuló en su día Unión Valenciana, es decir, la supresión de vuelos entre Madrid-Comunidad Valenciana, Alicante y Valencia con Madrid, que hemos sufrido en el mes de septiembre. Usted ha relativizado las consecuencias, pero desde la Comunidad Valenciana se ha hecho una lectura crítica y existe un cierto malestar por esta decisión que pensamos que ha sido un poco improvisada, muy poco comunicada y creemos que teniendo poco en cuenta lo que usted ha dicho que era el primer objetivo y la primera preocupación de su empresa, que es el usuario, el ciudadano de a pie.

En el caso de la Comunidad Valenciana no tenemos el handicap que tienen Baleares y Canarias por su condición de insularidad, pero usted conoce muy bien las carencias en infraestructuras —no es momento de abrir aquí un debate, pero si es bueno que lo recordemos—, que tenemos en la Comunidad Valenciana. En materia de infraestructura ferroviaria, está conectada con Madrid con un numeroso efectivo de ferrocarriles, pero lentos, superando las cuatro horas, en el mejor de los casos, la conexión entre Valencia y Madrid, porque el AVE no llega. En cuanto a las carreteras, usted también conoce la problemática de la N-III, que está por llegar —pero todavía no llega—, y es difícil bajar de las tres horas, tres horas y media entre Valencia y Madrid.

Por lo que se refiere a la vía aérea —medio muy utilizado, usted lo sabe bien—, la capacidad media de los vuelos entre la Comunidad Valenciana y Madrid, tanto desde Alicante como desde Valencia, supera el 75 por 100, incluso en muchos vuelos se llega al 80 y al 85 por 100 como media mínima de ocupación en esos vuelos. Por ello, ese anunciado recorte —efectivo en el mes de septiembre— ha causado un gran malestar en la Comunidad Valenciana y ha puesto usted de acuerdo —hablo de usted, pero me refiero a su compañía— a todos los interlocutores sociales y políticos, incluso a todas las instituciones económicas y políticas de la Comunidad Valenciana, porque no sólo representantes sindicales, Cámara de Comercio y confederaciones empresariales de Alicante y de Valencia, sino hasta el propio Gobierno autonómico —que es del mismo signo que el Gobierno central— han manifestado su malestar y su protesta formal —así se hizo en su momento— por el recorte de determinados vuelos entre Valencia-Madrid y Alicante-Madrid y viceversa. Los empresarios llegaron a decir, en primer lugar, que no había ningún interés por parte del Ministerio de Fomento en impulsar esas inversiones para la modernización de los aeropuertos de Alicante y de Valencia, ni en lo referente a pasajeros ni en lo referente a mercancías; en segundo lugar, que no hay una gran frecuencia de vuelos, y si encima se recortan, demostraban el poco

interés —entre comillas— por parte del Gobierno central —es decir, Fomento, Iberia y todo su entramado— hacia la Comunidad Valenciana, tanto en relación con las comunicaciones aéreas como con las ferroviarias y por carretera con la Comunidad Valenciana.

En un primer momento se especuló si se debía a los problemas de saturación de Barajas, también se ha comentado que la razón principal de esta reestructuración puede ser la falta de una flota de aviones, así como el contar con el número suficiente de pilotos en condiciones de realizar más horas de vuelo porque el convenio colectivo entre ellos —como usted muy bien ha apuntado— no estaba ultimado ni firmado. Se han dado varias razones, pero esa programación para el mes de septiembre a la Comunidad Valenciana le ha perjudicado de una manera importante.

El Gobierno autonómico ha considerado que esta reestructuración del mes de septiembre no era buena para los intereses de la Comunidad Valenciana. En concreto, la supresión del vuelo Valencia-Madrid de las 10,15 creó un gran malestar, porque la ocupación media era más que óptima y no se entendían las razones por las que se suprimía, máxime cuando era un vuelo cuya utilización venía muy bien en los enlaces con vuelos de Sudamérica y de Estados Unidos. Por lo que se refiere a la reducción de los vuelos entre Alicante-Madrid y Alicante-Canarias, también ha sido motivo de protesta no sólo de los empresarios —como he dicho anteriormente—, sino del propio Gobierno autonómico. No sé hasta qué extremo habrá llegado la denuncia a sus manos, pero ese es el malestar que existe.

La Confederación de empresarios, a nivel de toda la Comunidad Valenciana, pensaban que no se merecían el trato que estaban recibiendo por parte de Iberia, y consideraban incomprensible e inexplicable que se suprimieran esos vuelos, tanto el de las 10,15, Valencia-Madrid, como el de las 9,50 y el de las 19 horas, de Alicante a Madrid. No lo entendían porque, en concreto, en estos tres vuelos la ocupación media no bajaba del 85 por 100, según los datos de que disponían las personas que hacían esa crítica; incluso preguntando en agencias de viajes se nos ha confirmado que en estos tres vuelos que se han suprimido en el mes de septiembre se producía una ocupación casi al máximo. En el caso del vuelo de las 10,15 —en el que en el mes de julio viajaba el diputado que le habla— la ocupación era prácticamente absoluta. Pregunté cuáles eran los vuelos de la mañana entre Valencia y Madrid que tenían mayor ocupación y se me facilitó la información de que todos los vuelos de la mañana, todos —hay uno a las 7.45, otro a las 8,35 y otro a las 10,15—, por lo menos en el mes de julio, iban prácticamente al completo. En el mes de septiembre nos hemos encontrado que, con la supresión de este vuelo de las 10,15 entre Valencia y Madrid, entre las 8 horas y la una de la tarde no hay otra conexión, tan sólo existe un vuelo a las 10,45, de Air Nostrum que tiene una capacidad de 70 plazas, cuando la demanda en el vuelo de las 10,15 nunca bajaba de 100 ó 125 plazas.

Por tanto, entiendan que el malestar se ha creado, y a pesar de la demanda no se ha atendido la petición de mantenimiento de esos vuelos. Estos días se ha reactivado ese vuelo, pero salimos de una denuncia del mes de septiembre y, si es verdad la información que aparecía en diversos medios de comunicación de la Comunidad Valenciana, nos

encontramos con que entre los días 10 y 16 de octubre 12 vuelos regulares entre la Comunidad Valenciana y Madrid van a volver a suprimirse. En concreto —y aquí tengo los horarios— los días 10, 12, 13, 14, 15 y 16 se suprimen diversos vuelos Madrid-Alicante, Alicante-Madrid, Valencia-Madrid y Madrid-Valencia. Por tanto, hemos salido del mes de septiembre diciendo que se iban a restablecer, de hecho se han restablecido en los primeros días del mes de octubre, pero ya se ha anunciado que se van a anular 12 vuelos entre los días 10 y 16 del mes de octubre entre Madrid, Alicante y Valencia.

Estas conexiones que se han suprimido han causado un grave perjuicio, porque en la carencia de infraestructuras el avión es el único medio de comunicación rápido, y máxime cuando se dan las razones que usted apuntaba en la argumentación para suprimir vuelos, porque si una ocupación no llega al 25 por 100 hay pocos argumentos para defender que se mantenga una, pero si en los vuelos suprimidos hay una ocupación media de entre el 75 y el 80 por 100, ese argumento que usted ha utilizado, y que le da fuerza para la supresión de determinados vuelos en algunos enlaces, pierde todo fundamento.

Lo que nosotros le requerimos en esta petición de comparecencia es que en este plan de programación tenga en cuenta la peculiaridad de la Comunidad Valenciana por el déficit de infraestructuras que tiene, tanto por ferrocarril como por carretera, y si la demanda se sigue manteniendo en los niveles óptimos de rentabilidad que usted apuntaba para la empresa —que me imagino que estará en una ocupación media del 60 ó 65 por 100 que en este caso se producía—, se sigan manteniendo esas conexiones, incluso, como se ha solicitado por diversos sectores económicos y políticos de la Comunidad Valenciana, en la medida de las posibilidades se aumente, porque a pesar del esfuerzo de Air Nostrum son *Fockers* con capacidad muy limitada y la demanda es muy amplia, los *overbooking* se producen muy a menudo en las líneas que cubren Valencia y Madrid. Por tanto, lo que le planteamos es que en ese plan de programación que se vaya a diseñar para los próximos meses tenga en cuenta las demandas de la Comunidad Valenciana, deje de lado la improvisación y la falta de información con anticipación a los usuarios, que es lo más importante, que empiecen a cubrirse esas insuficiencias en las comunicaciones entre Madrid-Valencia y Madrid-Alicante, y que esos problemas de coordinación que han existido en el mes de septiembre, y que se ve que se van a producir también en el mes de octubre, desaparezcan y la supresión de vuelos en la Comunidad Valenciana no sólo acabe, sino que —y se lo hacemos llegar los diferentes interlocutores sociales y económicos de dicha Comunidad Valenciana aumenten regularmente y se amplíen los vuelos entre— Madrid y Valencia mientras esa demanda y esa cobertura mínima de capacidad esté asegurada.

Le pedimos que reconsidere esos recortes, esa supresión de vuelos, y en los próximos meses la Comunidad Valenciana sea objetivo prioritario porque la demanda está y pensamos que debe atenderse por parte de Iberia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rodríguez, por el Bloque Nacionalista Galego.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: El señor presidente de Iberia esbozó inicialmente, como pórtico a la intervención concreta sobre reducción de vuelos a muchos aeropuertos de la Península Ibérica y de Canarias y Baleares, un plan estratégico de la compañía que en algunos de sus puntos puede tener algo que ver con el criterio empleado a la hora de utilizar los recursos de la compañía.

Es indudable que una compañía pública debe mantener criterios de rentabilidad precisamente para poder seguir sirviendo a sus ciudadanos, pero lo preocupante es cuando se intentan perseguir criterios de rentabilidad sólo guiados por un objetivo final, que va a ser la privatización de la compañía; compañía que en todo caso va a formar parte — como ya informó — de un gran operador internacional, de una nueva compañía con capital norteamericano e inglés.

Dicho esto, es grave que se puedan perseguir criterios de rentabilidad a costa del servicio público e incluso a veces a costa de la seguridad. No se entiende muy bien que una compañía como Iberia, cuyo propio presidente reconoce que tiene límites graves de capacidad, empezando por el personal más cualificado que son los pilotos, se haya lanzado a una expansión comercial a nivel internacional aumentando los vuelos a Estados Unidos o a la República Sudafricana, cuando no es capaz de cubrir la demanda interna o doméstica. Habría que estudiar si la capacidad de producción que tiene la compañía no habría que emplearla primero en cubrir estas necesidades de carácter interno.

No menos importante es que, en todo caso, cuando haya problemas en relación con esta capacidad y mientras Iberia siga siendo una compañía pública, no estaría de más que el Ministerio de Fomento tomase cartas en el asunto y fuese capaz de hacer una planificación de todos los transportes, sobre todo de aquellos que van destinados a áreas afectadas, y que pudiese en relación obligada y eficaz a Iberia-Aviaco con Aena, con el Ministerio, con Renfe y por supuesto con las compañías de transporte privadas que utilizan la carretera. Si esto se hace así en los momentos en que hay límites de capacidad operativa, o límites técnicos o simplemente dificultades derivadas de la construcción en un aeropuerto como Barajas, todos los usuarios estarían cuando menos preparados para aceptar una reducción de los servicios.

Usted citó, como uno de los puntos que debía caracterizar a una compañía para seguir manteniendo un papel de privilegio, la satisfacción de sus usuarios. Pues bien, señor presidente, aquí están fallando ustedes lastimosamente, no por un motivo exclusivo de Iberia-Aviaco, sino por la manera que hay de concebir el problema del transporte aéreo en general en el Estado español y la falta de eficacia o la atomización de los distintos organismos de las administraciones públicas. Le digo esto porque sería importante que con vistas a cualquier tipo de reducción futura en los meses que nos quedan, pretextada en relación con cualquier dificultad técnica o logística del aeropuerto de Barajas, hubiese esta planificación, Renfe estuviese preparado los usuarios exactamente igual y Aena supiese estar a la altura de las circunstancias. Esto podría obviar muchísimas críticas y dificultades, y sobre todo muchísimas molestias, igual que la conexión por antelación con las comunidades autónomas afectadas para que no se vean víctimas de guar-

dar las formas haciendo una especie de obra teatral de que continuamente todos pedimos más y más.

Entro en un caso particular, que es el de Galicia. Es curioso que usted, que tantas veces es aludido por su falta de competitividad para poder justificar fraudulentamente ciertas medidas, haya pasado volando por nuestro país, porque de 221 frecuencias o 225 en un futuro próximo, da la casualidad de que los aeropuertos gallegos, en concreto el de Albedro, en A Coruña; el de Peinador, de Vigo, y el de Labacolla, mantienen un nivel de ocupación de los más altos del Estado español. En concreto, dos de ellos, el de A Coruña y el de Vigo, están en el *ranking* de ascenso y posiblemente haciendo muy rentable todos estos vuelos. Lógicamente, no es un mérito de Galicia, es un demérito del Estado español, porque a estas alturas me empiezan a entrar dudas sobre si los gallegos somos gente existente y normal porque la manera de tratarnos es inaudita.

A nadie se le escapa que esta alta ocupación de los vuelos a Galicia, que por cierto podría soportar aun muchas más frecuencias en ciertas épocas del año, está muy en relación — aquí sí — con unos trenes que tardan por la noche doce horas y ocho horas y media por el día, y con una carretera radial que está sin acabar. Hoy por hoy, esto es responsabilidad de las autoridades públicas, que no nos han ofertado los mínimos que se le ofertan al resto del Estado español. Por tanto, le rogaría que ante cualquier tipo de reducción tuviese en cuenta, en este caso sí, la deficiencia estructural brutal de medios de comunicación, y que el Ministerio de Fomento, igual que Renfe y ustedes, pensase que en caso de recorte habría que poner los dispositivos necesarios para hacer frente a la situación. Situación que no sólo electa a los viajeros, sino a una limitación ya de por sí grande en el transporte de mercancías, sobre todo sensibles. Recuerdo que hace años algunos mercados del exterior, por ejemplo vinculados a fruta, a flores o a pescado, se perdieron por dificultades en el transporte de mercancías a través del avión. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gra-cia, ocupa la Presidencia.)** Ya no voy a hablar del caso de Renfe, que año está limitado por notables deficiencias estructurales y por la voluntad de algunos empresarios de superarlas.

En todo caso, quería acompañar esta recomendación de conciencia sobre esta Comunidad Autónoma, que no es una isla, pero que es el más periférico de todos después de Canarias y Baleares, que tuviesen en cuenta esta posición marginal y que sepan que los vuelos eliminados, sobre todo en A Coruña, Albedro, y en Vigo, el martes, miércoles y jueves son gravemente perjudiciales, porque son horas punta en los que los vuelos no solamente van ocupados por *yuppies*, sino también por trabajadores gallegos que están en muchas partes del mundo, por emigrantes de ida y vuelta, y en el caso de Santiago de Compostela es patético ver todos los emigrantes gallegos de Argentina o de Uruguay que visitan nuestro país perfectamente reglamentados y encomendados en viajes turísticos ad hoc, y a los que se les presta una atención mínima. Es curioso que tengamos menos frecuencias que Euskadi cuando el potencial es mayor y la lejanía mucho mayor.

Ya acabo y le pido lo siguiente. Por cumplimiento de la legalidad sería bueno que en la utilización de los códigos empezasen a usar el topónimo oficial por decisión de este

Congreso de los Diputados, que es A Coruña. No hay dificultades internacionales, porque yo sepa Coruña es Coruña aquí y en Madagascar. No creo que se vaya a perjudicar la inteligibilidad por poner A en vez de La. Por tanto, utilicen los topónimos de universal conocimiento y de respeto a la legalidad vigente. Aena debe hacer exactamente igual con el aeropuerto de la ciudad que está tan claramente perjudicada, aunque sería bueno que todos, los gallegos y las instituciones, nos ocupásemos de que esa ciudad estuviese comunicada por ferrocarril porque su situación es auténticamente esperpéntica. De Ferrol A Coruña no se puede ir ni en ferrocarril, ni en coche de línea, ni en nada, porque tarda uno dos horas y medias en autobús, aunque sólo hay 56 kilómetros, debido al estrechamiento de Ponte-deume. Por tren no hay posibilidad porque la línea férrea Ferrol-A Coruña está eliminada desde 1995.

Señor Irala, sé que si el equilibrio de los transportes fuese mayor, este tipo de campañas, que a usted a lo mejor le pueden sentar fatal, serían inviables. Si yo tuviera un tren que tardara cuatro horas, puedo asegurarle que no montaba en un avión de la compañía Iberia ni de American Air Lines ni de Air Nostrum. Sin embargo, la tensión es tal que ya sabe usted que cuando no tenemos para pan, pedimos ostras. Pero si no nos dan pan, tendremos que pedir la ostra, por lo menos para que se monte en ella quien pueda pagarla.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: Muchas gracias, señor Irala, por su comparecencia y por la exhaustiva información que ha dado ante esta Comisión.

No sé si porque ha cambiado el tiempo básicamente, pero me he quedado anonadado, desorientado. Asistí entusiasmado a una primera parte de su exposición porque me hacía a la idea de que en lugar de tener delante a un representante, a un directivo, a un gestor de una empresa pública, tenía sentado ahí, por ejemplo, al señor Hidalgo, el accionista mayoritario de Air Europa, y yo aplaudí esa política, seguí con un cierto entusiasmo la visión que usted exponía, donde dejó claro cual era el objetivo fundamental que usted y su empresa perseguían —lo dijo así—, que es mejorar los ingresos. Ese el objetivo fundamental que usted persigue.

Desde el punto de vista empresarial, ¿qué empresario no persigue solamente el tener una buena cuenta de resultados? Hay algunos empresarios privados, empresarios de verdad, que se juegan su patrimonio y tienen otras cosas en cuenta además del dinero. Pero se puede entender que determinados empresarios sólo piensen desde la óptica de obtener resultados económicos.

Usted comparece ante nosotros, ante los representantes de los distintos grupos parlamentarios, ante, en definitiva, los representantes de los accionistas de su empresa que en este momento son todos los españoles de a pie; comparece usted, repito, para darnos explicaciones de una empresa que tiene un nombre, empresa, y un apellido, pública. Ha hablado usted del nombre, me parece muy bien como empresa, pero se ha olvidado del apellido, de la parte pública, del aspecto social, de la cohesión territorial del —Esta-

do que debe perseguir en estos momentos la compañía de bandera del transporte aéreo en España.

Siendo esta parte discutible, usted puede pensar que es un empresario que se juega su patrimonio, pero yo creo que no, que es usted un empresario público que tiene que tener en cuenta, independientemente de los resultados otro tipo de cuestiones. Pero si no es este el foro donde tenemos que aclararlo, lo aclararemos en otro donde se tomen las decisiones de tipo político por parte de quien corresponda, que no es otro que el Gobierno.

En cuanto a la parte relacionada con Canarias, me ha dejado desconcertado. La verdad es que venía con la actitud más positiva, porque en este tipo de cosas, como se suele decir, en caliente se pierde la perspectiva y el tiempo le hace a uno reflexionar, estar en disposición de escuchar explicaciones, de reconocer errores, de tener voluntad de corregir esos errores, y lo digo porque en la sesión de la Comisión anterior me parecía muy lamentable la política que estaba llevando Iberia, ya que ha perjudicado a todos los territorios del Estado, pero fundamentalmente a Canarias. Por eso el otro día pedí su cese inmediato, fulminante. No obstante, hoy venía en otra actitud; venía a escuchar las explicaciones, y al hilo de esas explicaciones y de esa voluntad de corregir errores, intentar construir entre todos —todos estamos interesados en que Iberia sea una empresa competitiva que se sitúe en estos momentos en el nuevo marco abierto en el mundo de la liberalización, de la privatización—; construir, repito, una empresa fuerte, porque de esta manera, y con las decisiones políticas correspondientes, tendremos garantizada esa cohesión social y territorial a la que antes me refería. Pensaba hacer una intervención intentando que usted me informara sobre determinadas cuestiones que me permitieran hacer esa reflexión y tener una posición mucho más serena y equilibrada que nos pudiera poner a todos en disposición de aportar soluciones para el futuro. He dicho que en el mes de septiembre podía volar quien quisiera a Canarias, y que los aviones venían con 20 plazas libres y que es falso que los billetes se consiguiesen a 10 ó 12 días vista. Yo tengo que decirle que eso es rotundamente rechazable, como se lo voy a demostrar. No hay más que ir a una agencia de viajes, a las propias oficinas de Iberia o hacer lo que hacemos los representantes del pueblo canario, que es tener que desplazarnos todas las semanas a Madrid, para que usted vea la dificultad que hay para conseguir billetes. Aunque en mi intervención iba a clarificar esos datos, no voy a dejar en el alero la preocupación que me ha dejado. Yo soy un poco miope, pero no ciego total como para no ver que hay *overbooking*, que hay 40 personas esperando y que en las agencias de viajes no se consiguen billetes hasta dentro de 12 días. Soy capaz de entender que no se puedan conseguir billetes en clase turista hasta dentro 10 ó 12 días, pero esta preocupación que tengo es la que quiero traspararle a usted, porque la realidad de los datos es la siguiente. En el mes de septiembre, el total de plazas canceladas con Canarias a la ida —y le rogaría que tomara nota para chequear los datos porque los míos son fiables, y espero que también sean los suyos, y va a constar en la Comisión son 41.424 plazas; plazas que le voy a detallar porque es muy importante. Usted así como directivos de la empresa han hecho unas manifestaciones que es necesario que clarifiquemos, ya que se ha puesto en

cuestión la honestidad y el respeto a las instituciones, y es importante que lo aclaremos en los foros que tengamos que aclararlo. Las plazas canceladas en el mes de septiembre por vuelos cancelados son las siguientes: de Gran Canaria con destino a Alicante: un DC9, de 110 plazas por cuatro al mes, 440 plazas canceladas; Gran Canaria-Barcelona: un Boeing 727, de 153 pasajeros, 602 plazas; Gran Canaria-Madrid, un airbus 300, de 250 pasajeros, 2.032 plazas; Gran Canaria-Málaga: un 727, 153 pasajeros, 459 plazas. Total plazas perdidas en Gran Canaria en el mes de septiembre: 3.543. En Tenerife. Tenerife-Alicante, un DC9, 110 plazas, tres vuelos al mes programados, 330 plazas perdidas; Tenerife-Barcelona: un 727, siete vuelos de 153 pasajeros, 1.071 plazas; Tenerife-Madrid: un airbus, 254 pasajeros, 1.524 plazas; Tenerife-Málaga: un 727, 153 pasajeros, 612 plazas; Tenerife-Bilbao: un DC9, 110 pasajeros, 660 plazas. Total de plazas perdidas con Tenerife: 4.197. Plazas perdidas con La Palma: un DC9, 110 pasajeros, 220 plazas. Total de plazas perdidas por cancelación de vuelos: 30.840 plazas.

Plazas perdidas por cambio de aviones en el mes de septiembre. De Gran Canaria a Madrid: cambio de un airbus 300, por un Boeing 757, con una diferencia de 54 pasajeros, 28 vuelos, 1.512 plazas perdidas. Tenerife-Madrid: un airbus 300 por un 757, 54 plazas menos, 21 vuelos al mes, 1.134. Total por cambio de aviones: 2.646 plazas. Total de plazas perdidas en un mes: 41.424 plazas perdidas con Canarias.

Estos son los datos que espero que consten para poderlos chequear en el momento adecuado —aunque creo que en el ámbito que se va a desarrollar esta Comisión va a ser muy difícil— para ver si la posición que manifiesta el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria está en la línea de lo acertado o lo cierto es que en el mes de septiembre no ha habido grandes inconvenientes para volar con las islas y que los aviones han volado con 20 plazas libres. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Tengo curiosidad por saber si usted ha estado mucho tiempo viviendo en una isla y si se ha dado cuenta de lo aislado que uno se encuentra, por eso, porque es en una isla, y si ha tenido tiempo para reflexionar que si no hay plazas en el avión no hay otras alternativas. Lo que pasa es que si partimos de la perspectiva de que hemos tenido un servicio magnífico, bien cubierto, todas estas preguntas van a caer por sí solas. Me hubiera gustado que en el transcurso del debate me hubiera clarificado todas estas cosas, pero creo que no va a poder ser así ya que el señor presidente nos ha advertido que la segunda intervención va a ser muy corta.

No sé si usted ha pensado alguna vez en los problemas de tipo social, familiar, económico y turístico que suponen fallar en una cobertura aérea adecuada en un archipiélago alejado como es el canario. Además —y usted como gestor público, y no como empresario que se juega su patrimonio, se dará cuenta de lo que le voy a decir—, ¿ha pensado en los problemas de tipo político que puede significar el aislamiento de un archipiélago como el canario, perdido en el Atlántico, a 100 kilómetros de distancia de la costra africana, por la falta de atención desde el punto de vista de las comunicaciones? ¿Cree usted que el grupo Iberia —y esto es importante para saber si es en otro ámbito en el que tene-

mos que trabajar—, además de perseguir la rentabilidad económica, debe tener en cuenta como empresa pública garantizar la cohesión de todos los territorios del Estado, especialmente en las islas, donde no hay alternativas por carretera o ferrocarril? A mí me gustaría saber si, dentro de los objetivos que tiene planteados la empresa, uno es el la garantía de la cohesión territorial o es simplemente la cuenta de resultados. Usted ha dicho que tergiversan la verdad, que falsean la realidad aquellos que dicen que no se pueden conseguir plazas para Canarias hasta dentro de 10 ó 12 días. Pues bien, usted está diciendo que falsea la realidad el propio vicepresidente primero del Gobierno, el señor Cascos. El señor Cascos me ha manifestado personalmente que unos amigos suyos se tenían que desplazar en el mes de septiembre a Gran Canaria y no podían conseguir plazas en turista hasta dentro de 12 días. Me gustaría que me aclarara si usted cree que falsean la realidad los que dicen esto, porque a lo mejor yo le he entendido mal, o es que usted entiende que todos estamos equivocados. Al hilo de una interpelación presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, todos los grupos, incluido el Grupo Popular, rechazamos contundentemente la política que estaba llevando a cabo Iberia y fundamentalmente el hecho de las cancelaciones producidas en el mes de septiembre. ¿Usted cree que todos están equivocados y que Iberia y sus directivas están en la línea acertada, o es que hay algún problema de interpretación?

Me gustaría saber también si usted piensa cumplir — luego le entregaré la certificación de la Secretaría del Congreso— si la moción aprobada mayoritariamente por esta Cámara que obliga a Iberia a restituir los vuelos cancelados.

Debo de entender, por lo que usted acaba de decir en su intervención, que el Parlamento de Canarias, el Gobierno de Canarias, los cabildos y los ayuntamientos, las empresas y los sindicatos, las agencias de viaje, los medios de comunicación, que han denunciado la cancelación de vuelos y la disminución de plazas, también están equivocados. Todos están equivocados e Iberia y sus directivos son los que tienen razón. O si usted comparte el criterio de su director general de que el Gobierno de Canarias ha creado una alarma social injusta —son los términos con los que ha calificado esta situación; tengo aquí los recortes de la prensa—; ha dicho que el Gobierno de Canarias ha creado una alarma social injusta con respecto a las atenciones del grupo Iberia con Canarias. Si los aviones, como usted bien dice, venían con 20 plazas libres, debo de entender que el problema lo han creado los agentes de viaje, porque esas son otras manifestaciones realizadas, desmentidas rotundamente por las organizaciones de agentes de viaje, que son los que se dedican a contratar falsamente plazas que luego quedan libres. O debo de entender, señor Irala, que tiene razón el señor Mullor, su director general, cuando dice que todo es un montaje, en contra de la opinión de los portavoces del Grupo Parlamentario Popular que expresaron con motivo de la interpelación presentada en días pasados, o de los diputados del Partido Popular de Canarias que viajan todas las semanas desde Canarias y que conocen el problema y han denunciado la actitud del grupo Iberia con Canarias.

Me gustaría que usted nos pudiera explicar el porqué de esas cancelaciones de vuelos en el mes de septiembre. Si tenían prevista una modificación de la programación, por qué no se hizo con tiempo, entre otras cosas para dar tiempo a reaccionar a la competencia, porque se hizo sorpresivamente sobre el 26 ó 27 del mes de agosto. ¿Usted cree, señor Irala, que se ha perdido calidad de los servicios de Iberia con Canarias en el último año? ¿Considera usted una pérdida de calidad del servicio el operar con aviones preparados para vuelos charter, como el avión irlandés alquilado, para realizar vuelos regulares y fundamentalmente cuando no se tiene en cuenta desde el punto de vista del costo del billete? Es decir, se sigue cobrando como si se volara en un vuelo regular y en las mismas condiciones de un vuelo regular. ¿Cómo considera usted el acuerdo alcanzado en su día en una moción presentada también por este grupo parlamentario que contó con el apoyo de toda la Cámara y que supuso un abaratamiento de los costos de operatividad para la compañía Iberia con las islas? Por eso los canarios estamos tan molestos con la compañía Iberia, porque hemos sido comprensivos con la empresa, hemos trabajado para intentar reducir costes de operatividad, se ha conseguido un acuerdo en el sentido de reducir las tasas de aterrizaje en todos los vuelos interinsulares en un 70 por 100 y en los vuelos de Canarias-Península y viceversa en un 30 por 100. A mi me gustaría saber en cuánto se ha beneficiado el grupo Iberia de esta disminución de tasas, que está en vigor desde el 1 de enero del presente año y que son también fruto de un acuerdo amplio de toda la Cámara. Si todo el mundo ha comprendido que estamos hablando de un territorio singular, específico, alejado, fragmentado, que necesita medidas que lo acerquen a la Península, si se han abaratado los costos de operatividad de la compañía, no entendemos por qué han subido los precios de los billetes.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rivero, le ruego que vaya acabando.

El señor **RIVERO BAUTE**: Termino en seguida, señor presidente.

Señor Irala, me gustaría conocer si los aviones que se han utilizado —no sé si de una forma definitiva o para parchear una situación—, como el airbus 340 y el 747, son una solución provisional. ¿Cómo piensa resolver definitivamente el problema que tenemos planteado con Canarias? ¿Qué tipo de aviones cree usted que son los adecuados para cubrir los trayectos de los considerados medios, como es el de Canarias? ¿Cuál es la razón que ha llevado a la compañía a que el airbus fuera retirado de Canarias en un momento dado para realizar otros trayectos más cortos? Es decir, todos los especialistas en aviación consideran este trayecto medio como el adecuado para ser atendido con este tipo de aviones, sin embargo, se están dedicando a otros trayectos mucho más cortos.

Voy a terminar, señor presidente, pidiéndole al señor Irala su opinión sobre los reglamentos europeos que establecen la posibilidad de declarar las obligaciones de servicio público, como ya han hecho Francia, Portugal, los Países Nórdicos, o Gran Bretaña, para los territorios insulares. Me gustaría saber si es usted partidario de emplear las obli-

gaciones de servicio público para atender un territorio como el canario.

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

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Bienvenido, señor Irala, aunque debo decirle que teníamos nuestra reserva sobre si darle la bienvenida o no a esta Comisión por su incomparecencia del día 5. Ya nos ha explicado los motivos y, como es lógico, en este tipo de disculpas se alega alguna falta de comunicación interna que no ha hecho posible que compareciera en el día que esta Comisión fijó.

A lo largo de toda su intervención, de esta larga intervención que ha realizado hoy aquí, me ha dado la impresión de que no pasa nada; que para el presidente de la compañía pública Iberia no pasa nada y que los grupos políticos presentes aquí estamos equivocados, es decir, que la mayor parte de los grupos de esta Cámara (el Grupo Socialista, Izquierda Unida, Coalición Canaria, Unión Valenciana, incluso el propio Grupo Popular, que yo creo que también participa de nuestra preocupación por la situación que se ha creado debido a las restricciones de vuelos que se ha producido en las últimas fechas) somos los equivocados y que no pasa nada, que la situación es buena, por lo que he podido deducir de sus palabras.

También —esto ya es una impresión subjetiva— me ha parecido notar que el señor Irala no se ha forjado en el ámbito de lo público, más bien me ha parecido estar en presencia de un empresario y yo creo que eso es un error. Usted preside una compañía pública que de momento sigue siendo pública. Hasta su privatización usted tiene una responsabilidad de defensa de este servicio público. Cuando se privatice estaremos en otro escenario y en otras circunstancias, pero por lo pronto y en este momento usted no puede obviar este detalle.

Tengo que decirle que el recorte de vuelos que ha establecido la compañía Iberia si ha producido efectos negativos en varias comunidades autónomas, en todo el Archipiélago, en todas las islas, que se están haciendo notar. Yo creo que esta no es una impresión que nos podamos estar inventando, sino la consecuencia de hablar con la gente que normalmente recubre a las compañías aéreas por negocios, para viajar, en definitiva. Nosotros estamos convencidos de que estas medidas sí han producido daño en los usuarios del transporte aéreo. Parece ser que en todo este asunto el usuario juega un papel muy subsidiario, es decir, no hay ningún tipo de derechos para el usuario. Esa impresión la he sacado de su comparecencia. Iberia, unilateralmente, hace unas programaciones de vuelo a principios de año, luego las incumple, cancela y suspende y el usuario no tiene nada que decir, no se le informa del porqué ni se hace con la debida antelación. Como siempre, el usuario es el que sufre las consecuencias y es el que está totalmente desprotegido, y en este caso —lo que es más grave todavía—, ante la actuación de una compañía pública.

Tengo que decirle —ya lo hemos dicho en otras comparecencias— que el transporte aéreo, desde que el Partido Popular gobierna este país, es un fracaso. Tengo que decirlo con rotundidad, porque no es sólo que ahora estemos hablando de este problema de cancelación de vuelos, sino

que en estos más de dos años que llevan gobernando hemos hablado de los problemas del transporte aéreo, de Barajas, no recuerdo cuántas veces, pero muchísimas. Estamos ante un problema grave que todavía no se ha solventado y que desde luego nosotros deseamos sinceramente que en algún momento se le dé una solución que evite toda esta problemática que venimos padeciendo. No quiero recordarle el mes de junio que pasamos, el mes negro, con cancelaciones, retrasos, pérdidas de equipajes y todo ese largo etcétera. Teniendo en cuenta estas consideraciones que le hago, le tengo que decir que Aena funciona mal Iberia sigue funcionando mal, y la gestión política que se está haciendo del transporte aéreo funciona todavía peor.

En el repaso que ha hecho usted de todo este asunto, ha llegado a decir que Iberia no está acaparando *slots*. He querido entender que se han suprimido 84 vuelos semanales nacionales y 23 europeos. Me podrá decir qué se está haciendo con esos *slots*; si no los utiliza Iberia, los estará utilizando alguien. Después de esas batallas que se montaron el año pasado en Yakarta para la consecución de *slots*, el que ahora Iberia esté incumpliendo sus programas de vuelo supone no sólo un trastorno para el usuario sino también, si es que hay acaparación de *slots*, dañar a otras compañías que probablemente podrían realizar el servicio que Iberia en este momento no quiere prestar. Creo que es interesante que nos clarifique si realmente hay acaparación de *slots* o no. En este momento, a no ser que nos dé una explicación convincente, este diputado está convencido de que sí se están acaparando los *slots* por vuelos que no se están produciendo.

Hay otro tipo de cosas. He podido comprobar personalmente que incluso Iberia en algunos momentos llega a hacer competencias que me atrevo calificar de desleales. En determinadas autonomías hay compañías privadas que han prestado servicios, vuelos regionales, y cuando han intentado entrar en este mundo de la competencia de la aviación, Iberia, automáticamente, ha puesto más vuelos, ha hecho coincidir los horarios y hasta que no ha cerrado alguna de ellas no se ha quedado satisfecha. En el caso claro de Líneas Aéreas de Navarra, Iberia o Aviaco prestaban un mal servicio a la Comunidad Foral de Navarra, se montó una compañía privada que puso unos cuantos aparatos pero al poco tiempo tuvo que cerrar porque no pudo resistir el envite que le hicieron Iberia y Aviaco. Creo que hay una competencia desleal porque cuando termina ésta, resulta que Iberia reduce los vuelos y dice: ya no hay competencia, ahora puedo hacer lo que quiero. Eso es mala política, señor De Irala.

Decía también, ya que estaba hablando de la Comunidad Foral de Navarra, que se vienen manteniendo 55 frecuencias frente a las 62 programadas, pero tiene que contar que ha desaparecido una compañía que prestaba un servicio y que, lógicamente, ahora ya no disponemos de esos vuelos adicionales. Le pregunto: ¿Por qué se han suprimido dos vuelos diarios Madrid-Pamplona y Pamplona-Madrid? ¿Qué motivos hay? ¿No hay viajeros, ha habido otros motivos? Son preguntas que espero que a lo largo de su réplica pueda contestar.

Ha hecho varias referencias a la liberalización del sector aéreo y que entramos dentro de una dinámica competitiva que es beneficiosa para los usuarios, pero también

podemos comprobar cómo esta liberalización del sector aéreo no ha implicado necesariamente rebajas en las tarifas aéreas. ¿De qué le sirve al usuario la liberalización si al final las distintas compañías se ponen de acuerdo para mantener sus precios? Ese es un punto que Iberia, como compañía pública, debe también clarificar. Supongo que conoce perfectamente que esto es así, es decir, que de libre competencia absolutamente nada, por lo menos tarifaria. El usuario se debería beneficiar de esta libertad de operar que tienen las distintas compañías. Las compañías tendrían sus tarifas pero con algunas diferencias al menos tangibles, para que se pudiera ver que la liberalización comporta beneficios para el usuario.

En toda su intervención, espero no equivocarme, creo que lo único que ha hecho ha sido un canto a la rentabilidad, pero de una manera desafortunada. No ha tenido en ningún momento en cuenta que está hablando de una compañía pública. Nos parece muy bien que las compañías públicas no tengan que tener déficit, incluso que puedan tener beneficios, pero una compañía pública también está obligada a dar un servicio público. Quizá, para dar un buen servicio público no haya que buscar la rentabilidad que usted recordaba antes, con unos beneficios en torno al 16 por 100, habrá que buscar una apropiada y acorde con el servicio que se pretende prestar.

Hay otro asunto que nos preocupa y es si la puesta en marcha de la nueva torre de control en el mes de octubre va a traer como consecuencia nuevas reducciones en el número de vuelos. Es decir, si con la nueva torre de control y la puesta en marcha de la tercera pista, que creo que está programada para el mes de diciembre, va a haber más restricciones de vuelo. Porque, si es así, vayan ustedes advirtiéndolo con antelación suficiente, primero, para que las compañías se enteren y sepan hasta qué punto pueden vender billetes y, segundo, para que el usuario del transporte aéreo sepa también a qué atenerse y pueda recurrir a otros medios de transporte.

Señor De Irala, para concluir, tengo que decirle que no estamos tan equivocados los grupos políticos de esta Cámara que hemos pedido su comparecencia, porque estamos preocupados por la situación. Estamos preocupados. Es más, creí que el retraso en su comparecencia pudiera traer aparejado el haber venido con alguna propuesta de solución, algún compromiso, sobre todo teniendo en cuenta que el Congreso de los Diputados la semana pasada aprobó una moción en la que se reclamaban determinadas medidas. Espero que esta resolución parlamentaria sea cumplida y tenga algún efecto, que tenga el efecto que la propia moción reclama. Por tanto, ese es otro extremo que usted deberá aclarar esta tarde para ver si realmente da satisfacción a nuestras peticiones o tendrá alguna otra iniciativa para poner las cosas en su sitio.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista tiene la palabra, en primer lugar, la señora Marón.

La señora **MARÓN BELTRÁN**: Después de escuchar el panorama idílico que nos ha descrito el compareciente y, no obstante, con el agradecimiento a su información, permítame que le diga que su gestión al frente de la compañía ha hecho que los gallegos vivamos este último año en un

continuo sin vivir. Se lo digo además con la experiencia de quien vuela como mínimo dos veces por semana y que acumula en su haber casi más horas de retraso que de vuelo, muchos sobresaltos, muchas confidencias de otros pasajeros en su deambular por los aeropuertos llenos de frustración y cansancio. Le hablo, señor Irala, con el conocimiento de que este Gobierno ha heredado los tres aeropuertos gallegos, Coruña, Vigo y Santiago, con nuevas terminales, torre de control, pistas remodeladas, con inversiones que superan los 6.500 millones de pesetas y que con un óptimo funcionamiento, frecuencia de vuelos en alza, puntualidad como norma y equipajes extraviados era la excepcionalidad. Le hablo también con la convicción de que para el desarrollo de Galicia es fundamental que los tres aeropuertos funcionen con eficacia y con una programación estable y racional. Tres aeropuertos diferenciados por su área de influencia, perfil de sus ciudades y de sus viajeros: Coruña y Vigo con un área metropolitana de más de 1.100.000 habitantes, Santiago 700.000; perfil industrial y empresarial las dos primeras y turística la tercera. Aeropuertos imprescindibles para potenciar el desarrollo económico, el mercado empresarial, el tejido industrial, el sector turístico, congresos, cruceros, etcétera, máxime si se tiene en cuenta la situación periférica —yo diría que casi insular— de Galicia. Es, desde luego, la comunicación aérea el eje central, un sector estratégico y fundamental para su despegue, para su competitividad en el marco de España y en el marco europeo.

En el año 1997 los aeropuertos gallegos movieron más de 1.500.000 pasajeros, en el año 1998 —espero no equivocarme— vamos a superar con creces esta cifra puesto que en el mes de julio teníamos ya 1.261.000 pasajeros. Pero nada de esto se ha tenido en cuenta y Galicia ha tenido que movilizarse contra la sinrazón de Iberia. Ustedes cada tres meses —permítame que se lo diga con cordialidad— siembran el pánico y han creado una verdadera alarma social. Los medios de comunicación han generado kilos de papel con páginas dedicadas a este tema. Los sectores políticos y sociales se han movilizad: cámaras de comercio, confederación de empresarios, asociaciones de toda índole, todos se han puesto en pie, todos nos hemos movilizad reclamando lo que ya parecía consolidado. Se ha creado incluso, como usted sabrá, la comisión gallega de transporte aéreo para defensa del medio, con presencia de alcaldes y de la propia Xunta de Galicia; por cierto, creo que mañana se reúne y que usted les informará adecuadamente para que tranquilicen a la ciudadanía. Señor presidente, lleva casi dos años generando la inestabilidad con su gestión, pérdida de equipajes, *overbooking* habitual, cancelación de vuelos, pese a que, según nos ha dicho en su comparecencia, prácticamente ha cumplido todos los objetivos. La gota que colma la situación es la supresión en el mes de agosto de ocho vuelos nacionales a Galicia, cuatro a Coruña, dos a Santiago y dos a Vigo; esto en el tanto por 100 de vuelos que tienen las tres ciudades, que es lo que hay que definir claramente, en el porcentaje que les corresponde. Yo misma he formulado una pregunta parlamentaria para que me indicaran cuál era el porcentaje de frecuencias suprimidas con relación al tráfico de cada aeropuerto. No pretenderá aislarnos más de lo que estamos. Los gallegos es cierto que tenemos vocación universal y somos desde

siempre viajeros, unas veces por voluntad y otras por necesidad, pero nunca por imposición. No me diga —que la supresión de frecuencias afectó a toda España por igual; no me lo diga porque no es cierto. Y, qué casualidad, Iberia elige una vez más a Galicia para prestar aeronaves y pilotos. ¿No le parece que quitar al que menos tiene es un poco mezquino? Este sistema lo venían realizando ya desde hace meses por la vía de las cancelaciones, por problemas técnicos operativos, por *overbooking*; en definitiva, el avión tenía otra prioridad y los vuelos se cancelaban o se suprimían. No hay semana, señor presidente de Iberia, que no sea noticia en negativo. La imagen de Iberia, antes ejemplo de puntualidad y de eficacia, está por los suelos, y eso nos perjudica a todos y sobre todo al desarrollo de nuestra comunidad.

Según nos ha dicho, parece que se van a reponer las frecuencias suspendidas —pasó volando en los detalles—, anuncia el octavo vuelo con el aeropuerto de Albedro, cuando yo entiendo que es un sexto el que se va a reponer; me gustaría que lo confirmara en su contestación, y los plazos y fechas para el séptimo y para el octavo vuelo. En relación con el vuelo a Barcelona, del anuncio avanzado sale claramente perjudicado puesto que el primer vuelo con Barcelona sale a las 11 de la mañana en vez de a las 7,30, como lo hacía antes, y el regreso a las 14,25 en vez de a las 21,35 de La Coruña; por tanto, apenas queda tiempo para un almuerzo. La conexión con Barcelona es importantísima para los negocios que se mantienen entre las ciudades de influencia del área metropolitana de La Coruña y Barcelona. Un cambio en los tipos de avión, el MD 88, que opera habitualmente por algunos DC 9, reducirá sensiblemente el número de plazas, creo que serán unas 50. Hay cuestiones que usted todavía no ha perfilado y espero que pueda hacerlo. Lo mismo ocurre con la reposición de los vuelos a Londres y París, los únicos vuelos internacionales desde el aeropuerto de Albedro que antes operaba con DC-9 y ahora está con un Fokker; tampoco ha comentado nada sobre esta reposición. En fin, espero algunas aclaraciones a este y a otros temas puntuales de los tres aeropuertos.

Señor presidente, reconozca que los aeropuertos gallegos le preocupan muy poco, que dedica muy poco tiempo a su programación y gestión, pero tiene que reconocer que su ocupación es altísima. Albedro tiene una ocupación de un 92 por 100, Vigo un 88 por 100 y Santiago un 72 por 100. La verdad es que si suprimen las frecuencias y los horarios no son los adecuados está potenciando un descenso de pasajeros que en la estrategia que usted anunciaba posiblemente sea una preparación para lo que usted decía, rentabilidad o privatización de la compañía. Señor Irala, me gustaría arrancarle un compromiso responsable de apoyo al buen funcionamiento de los aeropuertos en general y de los gallegos en particular, política de frecuencias, conexión con otros puntos y eficacia en la gestión. Están bien los experimentos, pero la realidad es el día a día y eso es lo que cuenta. Reconsidere su política con respecto a Galicia. Fíjese usted —y no es el caso—, aunque la rentabilidad no fuese la última para la cuenta de resultados de la compañía, por solidaridad territorial y para potenciar su desarrollo, Iberia tendría que apostar por consolidar las comunicaciones aéreas con nuestra comunidad. Finalmente, díganos si se va a diseñar un plan racional para Galicia en el que cuen-

ten los intereses de los gallegos y que se consensúe con las instituciones, que no aparezcan las programaciones y las suspensiones sin contar para nada con los intereses de Galicia. ¿Vamos a tener estabilidad en horarios y frecuencias? ¿Se van a reponer o a incrementar los vuelos nacionales e internacionales? Tenga en cuenta que el próximo año 1999 es año jacobeo y Santiago va a ser prioritario en el desarrollo. ¿Nos garantiza que los equipajes van a llegar con el pasajero? Eso es lo que le importa el ciudadano realmente. No olvide que para Galicia el servicio aéreo es un sector estratégico y que, como tal, en él debe primar el criterio de servicio público. Lamento que en su intervención haya primado el mercantilismo y la cuenta de resultados. Para los gallegos, señor presidente, el avión no es un lujo, es una necesidad. No obstante espero que entre todos lo impulsemos, trabajando en positivo, sin necesidad de deteriorar nuestra imagen como país, como ha ocurrido últimamente con esta gestión de la que usted parecía satisfecho pero que, según la opinión de los grupos representados en esta Cámara, no debe estarlo tanto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Segura por el Grupo Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: El Grupo Parlamentario Socialista quiere agradecerle, una vez más, la deferencia de permitirle dos intervenciones en el turno de palabra que le corresponde, lo que creo que se encuentra fundamentado no sólo en la generosidad de la Presidencia sino en el conjunto de peticiones de comparecencia que el Grupo Parlamentario Socialista formuló —figuran en el orden del día— como consecuencia de peticiones dimanadas de las preocupaciones de los diputados socialistas por las distintas circunscripciones que representan. Así, en el punto 15 manifestamos nuestra preocupación respecto a las comunicaciones de Navarra con el resto del Estado; en el punto 16 por las de Cantabria; en el 17 por las de Galicia; en el 18 por las de Aragón; en el 19 por las de la Comunidad Valenciana; en el 20 por las de Melilla, y en el 21 por las de Canarias. Por tanto, parece razonable esta división de intervenciones dentro del Grupo Parlamentario Socialista.

Señor Irala —créame, se lo digo con toda sinceridad—, que cada vez que se debate en Comisión, en el Congreso de los Diputados, sobre política aeronáutica o sobre una empresa tan singular como Iberia lo hago con entera satisfacción, dada la importancia que esas políticas y esa empresa tienen dentro del Estado español, no sólo en lo que se refiere al tráfico de pasajeros sino también al de mercancías. En los últimos días he releído con interés sus dos intervenciones anteriores —que yo recuerde— en la actual legislatura. Una el 8 de octubre de 1997 en la Comisión de Industria, en una mañana en la que hicimos un largo análisis como consecuencia de su comparecencia, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, sobre las medidas que se estaban adoptando en aquel momento para mirar el nivel de competencias 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 Viva, de la elaboración del Plan director de temporalidad trienal, etcétera. Así se titulaba la petición de

comparecencia que nosotros habíamos formulado. Aquello ocupó una mañana y se recogieron en el «Diario de Sesiones», como corresponde, las diferentes intervenciones y su larga exposición. Con anterioridad, el 2 de abril de 1997 había tenido una comparecencia relativamente equivalente en el Senado. Me parece recordar que ésta es su tercera comparecencia en esta legislatura, y la hace a petición de muchos grupos parlamentarios en el día de hoy. Yo tengo que indicarle que el Grupo Parlamentario Socialista tenía conocimiento de que usted no iba a poder asistir a la sesión anterior, tal como el presidente de la Comisión se lo había comunicado al portavoz de infraestructuras, señor Caldera, y así había sido aceptado por el grupo. Por tanto, el hecho de que se produzca hoy nos parece interesante, porque este no es un tema que esté absolutamente materializado en una fecha sino que es global.

Créame cuando le digo que mis razonamientos son de índole político. Creo que en lo que está fallando el Gobierno en la actual legislatura, precisamente en un momento crucial en España, es en que las políticas de liberalización del tráfico marítimo, del tráfico de mercancías peligrosas y de pasajeros por carreteras, en las políticas de liberalización del sector ferroviario y en las políticas que se fueron implementando en los primeros años de la actual década de liberalización del tráfico aéreo, tal como usted dijo en el comienzo de su intervención, se están materializando y se están produciendo graves convulsiones en nuestro país. En nuestro país —yo diría que en los dos últimos años— se imputan en ocasiones a Iberia negligencias que no les deberían ser racionalmente imputables, en otras ocasiones se imputan a AENA, y particularmente en el año 1998 hemos vivido un año de convulsiones. Yo creo que es el Gobierno el que tiene una responsabilidad en la comunicación y en la implementación de esas políticas. El Grupo Parlamentario Socialista se ha caracterizado en este ámbito de trabajo, en la actual legislatura, por haber estado impulsando debates y por haber propuesto iniciativas que están siendo derrotadas permanente y consecutivamente. Le voy a poner un ejemplo. En la anterior Comisión de Infraestructuras, celebrada en el Congreso de los Diputados, el Grupo Parlamentario Socialista presentó una proposición no de ley instando al Gobierno —como es obvio no le leo la exposición de motivos y tampoco el proyecto de resolución— a que implemente las políticas de liberalización del suministro de combustible y de aceite lubricante a las aeronaves en los aeropuertos españoles. Usted se ha manifestado así en reiteradas ocasiones, según consta en dossier de prensa que tengo en mis manos y que no ha desmentido. Consiguientemente ha estado en esa línea de conducta que el Grupo Parlamentario Socialista ha demandado. Y esta propuesta fue derrotada en Comisión.

El Grupo Parlamentario Socialista también ha pedido en reiteradas ocasiones que los diferentes contenidos de la Directiva 1996/67 del Consejo, de 15 de octubre, relativos al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad se empiece a aplicar en España, y corresponde al Ministerio de Fomento su aplicabilidad. Lo están demandando las asociaciones de usuarios de aeropuertos. Por ejemplo, el artículo 5.º de ese reglamento comunitario, que ya tendría que llevar un año aplicándose, en el que define el comité de usuarios y dice que en el

plazo máximo de 12 meses a partir de la entrada en vigor de la presente directiva los Estados miembros garantizarán que para cada uno de los aeropuertos contemplados se creará un comité compuesto por representantes de las organizaciones representativas de los usuarios, no se ha puesto en marcha, y éste no es un tema baladí, es un tema muy importante. Además, está ocurriendo que las órdenes ministeriales que estaban recogidas en los sucesivos, coloquialmente denominados, paquetes de políticas de liberalización del tráfico aéreo, en las que se visualizaba en la normativa en España la normativa comunitaria, en los dos últimos años se ha ido ralentizando, ha tenido una dinámica lenta. Y no me puede negar, porque es una realidad incuestionable, que en este último año todos los medios de comunicación, lo que se ha denominada —lo digo entre comillas, sin rigor— el lío aeronáutico está presente en la sensibilidad de los 40 millones de ciudadanos españoles, sean o no usuarios del sector aéreo. Y no me puede negar —al menos esa es la manifestación de este interviniente en nombre del Grupo Parlamentario Socialista— que el Gobierno no ha dado la talla, y no la ha dado el Ministerio de Fomento pero muchísimo menos el Ministerio de Industria.

No obstante, tengo que recordar que ante esta Comisión de Infraestructuras, el ministro de Fomento ha comparecido en tres o cuatro ocasiones, a veces a petición del Grupo Parlamentario Socialista pero otras veces a petición propia. Por iniciativa propia el ministro de Fomento ha dado un paso adelante y ha venido a explicar lo que se denominó en el mes de junio y comienzos de julio el lío de Barajas. Nosotros echamos aquí en falta la presencia del ministro de Industria, porque usted es un gestor público que nombró teóricamente el ministro de Industria (no sé cuál es el origen de su designación ni es mi tema, como es obvio, porque no es competencia del Grupo Parlamentario Socialista), que sí tiene la responsabilidad de hacer un seguimiento del funcionamiento de esta empresa. Usted recordará también aquel número propagandístico tan bonito, tan emotivo, que salió en toda la prensa, con 50 cámaras de televisión y 100 periodistas, después de haberse extraviado, que no perdido, 15.000 ó 20.000 maletas, centenares de vuelos cancelados y otros retrasados, una situación de auténtico caos. Usted hacía declaraciones públicas imputando negligencias a Aena y el director general de Aena reaccionó, ante las negligencias imputadas por su antiguo jefe, diciendo que Iberia también tenía un poco de culpa. Esas acusaciones cruzadas no beneficiaban al Gobierno, no beneficiaban a la economía de nuestro país, y creo que fue el presidente del Gobierno quien dio un paso adelante y obligó a que los dos ministros, con todos los responsables de su entorno, convocasen una emotiva rueda de prensa donde se daban la mano afectuosa y amigablemente, a raíz de la cual nos prometían que sin duda alguna en España se iba a resolver la situación del caos aeronáutico y, a partir de ese momento, empezaba la coordinación.

Mire usted, los primeros resultados de la coordinación, aparentemente, son esa reducción de vuelos que sorprendentemente usted nos indica hoy que no la hay. Yo no logro entender muchas declaraciones públicas imputables a algunas de las personas que están en la cúpula de la dirección de Iberia. No voy a leerlas, entre otras cosas porque están en la prensa, pero dirigentes de la compañía, ante la explo-

sión de rechazos que ha habido en las distintas comunidades autónomas, se lanzaron a mantener diálogos y contactos a efectos de neutralizar esa situación de incomodidad. Se decía que era para paliar la situación caótica del aeropuerto de Barajas, pero era en la práctica para disimular la mala gestión que está teniendo lugar en el aeropuerto de Barajas, por cuanto el crecimiento no implica caos. El crecimiento es responsabilidad del Gobierno, qué duda cabe. El Gobierno tienen que hacer que Barajas se desarrolle; está desarrollando un plan aprobado en el año 1991, pero ello no implica necesariamente caos. Para disminuir el caos, ahora, la compañía Iberia disminuye el número de vuelos —que además le viene bien porque parece ser que viene una ligera recesión en el movimiento de pasajeros— y se nos dice que en la programación aplicable en los meses de septiembre y octubre se disminuían 140 y pico vuelos a la semana. Usted ha dicho que no y tengo que reconocer, señor Irala, que a mi me hubiese agradado que fuera así.

Yo entiendo la política como representación de sectores de la población; cuando se está aquí representando a la globalidad de la población hay que hacerlo con rigor. A mí el rigor es algo que me puede. Me gustaría hablar con el suficiente rigor que surgiría de haber dispuesto de los datos que usted ha leído en ese documento que le ha llevado algo más de una hora y que intuyo que puede ser de 40 ó 50 páginas. Me habría gustado disponer de ellos con uno o dos días de antelación, como suele ocurrir cuando comparece el secretario de Estado de Economía o de Hacienda que para debatir determinados temas lanzan por delante un documento que sirva de base. También le digo que si nosotros hubiésemos acudido a la compañía, la compañía no nos los habría negado. Personalmente me vanagloria de tener relaciones personales muy aceptables con la estructura de la dirección de Iberia y estoy seguro de que no se me hubiesen negado esos datos, pero en estos momentos estamos hablando desde una óptica de trabajo político y creo que una mecánica procedimental adecuada habría sido haberlos enviado con anterioridad.

Hace dos semanas aproximadamente, en el Pleno del Congreso de los Diputados y en turno de portavoces consecuencia del debate de la interpelación que hizo al Gobierno el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, leí un pequeño párrafo publicado como editorial del periódico *ABC* y dije que históricamente no ha sido un periódico que hubiera inspirado políticas de los gobiernos socialistas anteriores. Ese editorial decía: El Gobierno del PP anunció el año pasado que sacará a Bolsa el 50 por 100 del capital de Iberia a finales de 1998 ó en 1999, hoy en poder de la Sociedad Española de Participaciones Estatales, SEPI, y tanto British Airways como American Airlines tomarán el 5 por 100 cada una en el capital de la compañía tras su recién estrenada alianza estratégica. En esta privatización puede estar el origen de la anunciada decisión de suprimir ciertos vuelos no rentables, pero en un asunto de tanta complejidad no deben primar los criterios económicos sobre los criterios políticosociales. La supresión de ciertos vuelos redundantes con otros medios de transporte o de frecuencia claramente excesiva para el tráfico generado no debe extenderse a la generosidad de lo simplemente no rentable, porque en la base de una empresa que tiene ano el carácter de servicio público debe imperar el princi-

pio de solidaridad y sus decisiones estratégicas no deben contribuir a aumentar las desigualdades entre el conjunto del territorio español.

Señor Irala, en el Grupo parlamentario Socialista hemos procurado conocer, hasta casi sabérselos de memoria, los contenidos de los reglamentos y de las directivas comunitarias que han impulsado las políticas de liberalización del tráfico aéreo y sabemos que resulta hoy bastante difícil que el Gobierno actúe de manera imperativa sobre la propia compañía porque no puede estar violentando; las nonuativas de liberalización del tráfico aéreo, pero acépteme que la compañía no nació cuando usted llegó a la Presidencia —en modo alguno lo ha dicho, es una manifestación coloquial mía—, que lleva 76 años de vida. **(El señor Presidente de Iberia, De Irala Estévez: 71 años.)** Son 71; en efecto, el año pasado fueron los 70 años, pues le deseo larga vida. En la Comunidad canaria esa compañía es la columna vertebral de su economía. Aquí hay un hecho sociológico, no hay que aplicar *manu militari* en las políticas de liberalización del tráfico aéreo, no hay que aplicar *manu militari*, asépticamente, las medidas de reducción en función de la cuenta de resultados y desde la perspectiva de los balances de la compañía. Usted ha hecho referencia a que Canarias constituye el 20 y pico por 100 del volumen de negocio de la compañía. En su origen fue casi una de las motivaciones principales atender a las islas y a lo que en otras épocas se llamó desgraciadamente plazas de soberanía, en nomenclatura de la dictadura. Esta compañía está muy metida en el sentimiento de la población, es parte de la vida del ciudadano español que reside en Canarias, y ese ciudadano que la ha mantenido, que la ha sufrido, que la ha disfrutado y al que le ha posibilitado moverse por el mundo entero siente verdadera debilidad por volar en Iberia, porque la compañía Iberia históricamente —y es una historia patrimonio de todos los españoles— ha tenido un excelente mantenimiento de sus aeronaves, ha tenido unos excelentes profesionales y ha dado una media bastante aceptable de calidad de prestación de un servicio.

Usted también me ha oído personalmente en una intervención en la Comisión de Industria que la operación de *wet lease*, de la que están tan orgullosos, en Canarias ha supuesto un quebranto moral, porque al ciudadano canario no le gusta subirse a un avión donde no hablan castellano ni los pilotos ni los auxiliares de vuelo; no hablan castellano. Pero es que, además, se teme por el mantenimiento de un avión cuyo historial aeronáutico no ha sido seguido por la administración aeronáutica española a lo largo de los últimos veinte años y tampoco se conoce la profesionalidad de sus pilotos por cuanto que no han sido formados por la propia compañía. No quiero idealizar a los pilotos de Iberia, pero en su intervención en el Senado, el 2 de abril de 1997, hablaba muy bien de los pilotos españoles; está recogido en su intervención. Luego entienda que no nos sentimos satisfechos de esa operación de *wet lease*.

El Grupo Parlamentario Socialista se ha preocupado por los contenidos del acuerdo estratégico con British Airways y Ameritan Airlines, mediante preguntas y por las escasas vías que se nos da en la vida parlamentaria, aunque en ocasiones recibimos cóntestaciones que son auténticos arabescos laterales. Nos hemos preocupado por los contenidos de la franquicia de Air Nostrum y nos sigue

preocupando precisamente —y hoy aún más— porque usted no nos ha hablado de la compañía Viva Air, no nos ha hablado de Binter Mediterránea y no nos ha hablado de Binter Canarias. Entre otras cosas, entendemos que si ha hablado durante una hora y diez o quince minutos, para hablar de todo ello necesitaría una intervención de tres o cuatro horas, puesto que sería una tesis doctoral, a lo que tampoco ha lugar, pero esto pone de manifiesto que no hay diálogo entre las Cortes Generales y la compañía, ni hay diálogo con el Ministerio, y a usted no se le debe imputar. Usted, probablemente, toma medidas (quiero entender que no lo hace, como es obvio, más que impulsado por una buena voluntad de hacer que la compañía funcione), pero usted está ejecutando unas políticas que le dicta el ministro de Industria. Un ministro de Industria, señor Piqué, que no ha venido a dar la cara, como ha venido a dar la cara, voluntariamente, el ministro de Fomento. Aquí se debería haber hecho caso —y está recogido en el «Diario de Sesiones», en la intervención del ministro de Fomento en aquel debate—, de lo que el portavoz del Grupo Catalán, señor Sedó, manifestó, en el sentido de que sería muy conveniente constituir una especie de ponencia que durante 15-20 días o un mes analizase cuál es la situación no solamente de las políticas aeronáuticas españolas, de las infraestructuras, sino también de la integración de la empresa aeronáutica española en esa operación, en esa *oneworld* o en cualquier otra alianza. Hemos visto una fotografía en la que aparece el presidente de la SEPI, el presidente de Iberia, el ministro Piqué y el presidente del consorcio Airbus firmando —algo que a mí me parece muy positivo— un preacuerdo, o lo que fuese, para la adquisición de los 11 últimos Airbus 340 —una operación de más de 200.000 millones de pesetas—, pero no logramos entender cómo, en presencia del señor Piqué, se dijo (quien lo dijese, no sé si lo dijo usted o lo dijo el propio señor Piqué): condicionados a que se llegue a un acuerdo con los pilotos. Esto no lo entiende la población, ustedes han ido generando un rechazo por parte de la población.

Señor De Irala —continuando con la Comunidad de las Islas Canarias—, yo tengo el informe elaborado por el Gobierno de Canarias. El Gobierno de Canarias (que —bien sabe usted— no participa en él el Partido Socialista al cual yo pertenezco, sino que es un pacto de gobierno entre Coalición Canaria y el Partido Popular), en los primeros días del mes de septiembre, convocó una reunión urgente monográfica de la Diputación Permanente del Parlamento de Canarias para analizar todo lo que estaba ocurriendo. Aquí tengo el contenido del informe elaborado por la Consejería de Transportes del Gobierno de Canarias. Como es obvio, no lo voy a leer para no extenderme, aunque ello me haría quedar muy valiente ante mis electores en el «Diario de Sesiones», pero en él se dicen cosas muy serias. Luego ha habido declaraciones del director general de su compañía en las que dice que esos contenidos no se adaptan a la realidad, pero hay una realidad que los ciudadanos vivimos, todos, profesores universitarios, abogados en ejercicio, exportadores de fruta, todos. La realidad es que hay que acudir a recomendaciones para venir en el traspontín del avión cuando el comandante tiene la generosidad de querernos traer. Eso es un hecho incuestionable. Como es obvio, yo no pertenezco al servicio de informáti-

ca de Iberia ni estoy en la dirección comercial, no dedico 20 horas a ello. Soy un político, diputado, que representa a una de las circunscripciones canarias. Yo le puedo asegurar (si le vale lo que le digo; si no, adáptese exclusivamente a la interpretación de los fríos números) que he visto, vuelo tras vuelo, en Barajas y en Tenerife, 10-15 personas, 20-25 personas quedándose en tierra. ¿Que no lo reflejan los datos? Intuyo que me concederá el honor de decirme que no miento. Yo lo he visto personalmente, lo digo y lo dejo reflejado en el «Diario de Sesiones». Luego algo está pasando. Y yo he visto, señor De Irala, con mi tarjeta de embarque —recogida con días de antelación suficiente para poder cumplir con mis obligaciones parlamentarias— para venir en un Airbus 300 —del que tantas veces hemos hablado—, con una capacidad de alrededor de 280 pasajeros, cómo en las últimas horas es sustituido por un Airbus 320, con una capacidad de unos 80 ó 90 pasajeros menos, o por un boeing 757, con una capacidad de 50 ó 60 pasajeros menos. Hay otra cosa que me preocupa —fíjese usted—: la carga, donde Iberia tampoco da la talla. Ese Airbus 300, gastará mucho combustible, tendrá un coste muy elevado —lo que fuese, no lo sé—, pero desde luego, da satisfacción al transporte de la carga en Canarias, porque nuestros sectores exportadores, nuestra economía, los puestos de trabajo dependen de Iberia, señor De Irala. ¡Y qué decirle del sector turístico! Aquí estamos dos personas que hemos intervenido en este debate de hoy y que representamos la misma circunscripción. El señor Rivero, por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, y quien le habla en estos instantes, por el Grupo Parlamentario Socialista. Nosotros coincidimos plenamente y hemos coincidido plenamente, desde luego, con todas las personas sensatas, pertenezcan al grupo parlamentario que pertenezcan, porque hemos visto también a personas muy sensatas y muy honestas del Grupo Parlamentario Popular —que están un poco aturridos y que son muy cautos, obviamente— que entienden que esto no puede continuar así. ¿Esto es lloriqueo?

Señor presidente, si me lo acepta, tomo la senda de aproximación a efectos de aterrizar a la mayor brevedad posible, pero siempre dentro del margen de seguridad necesario. **(Risas.)** Señor De Irala, quiero decirle que si bien es cierto que de las siete peticiones de comparecencia que quedan —y que están todas unificadas— me estoy concentrando en ésta, y lo hago porque entiendo que, en situación excepcional, desde otro punto del Estado español al centro del Estado, a Madrid o a Barcelona, se puede ir en coche —desde Bilbao a Madrid, cuatro horas en autovía—, pero, desde luego, no ocurre lo mismo desde las islas ni desde una ciudad entrañable y simbólica, que está pasando por unas crisis excepcionales, que es Melilla. El Grupo Parlamentario Socialista, que no tiene representación ni en el Congreso ni el Senado por esa circunscripción, ha recibido muchos escritos de muchos colectivos, particularmente de Melilla. En Melilla se ha constituido una plataforma ciudadana de atención al tema del transporte. Usted dirá: Esto no es mi competencia. Claro que no. Es del ministro de Fomento, es del Gobierno, de un Gobierno cuyos ministros no están dando la talla, no afrontan la realidad cara a la implementación de políticas activas de transporte.

En cuanto a la Comunidad Valenciana, hasta hace muy pocos minutos ha estado aquí mi compañero el diputado

socialista y vicepresidente de esta Cámara don José Beviá, que tenía mucho interés en hacerle llegar unos mensajes de preocupación por la situación de las comunicaciones de la Comunidad Valenciana con el resto del Estado español, y comentábamos que no habíamos entendido, en absoluto, una reflexión que usted hizo con respecto a una de las muchas rutas eliminadas: Canarias-AlicantePalma de Mallorca, porque había perdido 140 y pico millones de pesetas. A mi eso me aberra. Es decir, que la red que se ha venido tejiendo en los últimos años para comunicar la isla de La Palma con Madrid, Lanzarote y Fuerteventura —que tienen dos sectores turísticos rotundamente diferenciados— con Santiago de Compostela o con París, se nos vaya debilitando, señor De Irala, hace un escasísimo servicio no solamente a la cohesión económica y social, sino a la cohesión política en nuestro país. Por eso estas reflexiones de naturaleza política a mi me gustaría hacérselas al ministro de industria, que tendría que preocuparse por venir y no ser solamente usted el que aguante, yo no diría las andanadas, sino las reflexiones y las consideraciones de este grupo parlamentario.

Yo espero que usted o los ejecutivos que le acompañan eleven al ministro de Industria un pequeño memorándum que recoja como sugerencia la conveniencia de venir aquí, a esta auténtica casa del pueblo de España, a hablar y a ejercitar sus responsabilidades y que no mande por delante al presidente de Iberia, que no sólo está muy bien dotado intelectualmente, sino que físicamente tiene unas anchas espaldas para aguantar y defender coherentemente una política empresarial que está ejecutando, pero no le corresponde a usted precisamente vertebrar la política aeronáutica de España. Usted no deja de ser más que una persona que ejecuta directrices dlimanadas por el Gobierno, un Gobierno que da la espalda a una realidad.

Y con ello, recibida autorización de la torre de control, aterizamos con un balizaje que nos marca perfectamente la cabecera de pista y con el deseo de que de debates de estas características el Ejecutivo obtenga reflexiones sobre meditar cómo mejorar las políticas activas en materia aeronáutica.

Dado que estamos aterrizando en un aeropuerto canario, señor de De Irala, es preocupante el tema de la definición de las rutas de interés público. Me gustaría conocer qué criterio tiene usted; yo me sumo a la pregunta que le ha formulado el señor Rivero, porque nos preocupan muchas iniciativas que usted ha promovido sin que se le haya demandado por las Cortes Generales, sino simplemente se lo ha mandado su Gobierno, por ejemplo la privatización de Binter? ¿Qué ruta tiene? Es muy importante. Explíquenos por qué ha tomado la decisión de la privatización de Binter segregada del grupo Iberia; naturalmente por orden de su Gobierno pero, ¿a dónde nos va a conducir eso?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, tras este intento de aterrizaje frustrado, le iba a decir que aterrizara ya. **(Risas.)**

Quiero decir para conocimiento de SS.SS. que el tercer punto del orden del día era la comparecencia del director general de la Marina Mercante en su calidad de presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. Él ha estado aquí a las 19 horas, pero por el interés de esta propia

comparecencia del señor de Irala, el Grupo Socialista, que era el peticionario de la comparecencia, ha tenido la gentileza de posponerla para una próxima reunión de esta Comisión, lo que además permitirá a los grupos conocer el Plan de salvamento marítimo que, por una serie de errores administrativos, hasta hoy no hemos podido repartir.

Tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA:** En primer lugar, quiero agradecer al presidente de Iberia, señor De Irala, la detallada y amplia exposición que ha hecho, no sólo sobre su gestión económica sino sobre la gestión global como empresa pública que es, gestión aeronáutica en la que están integrados aviones y pilotos. Naturalmente no ha tratado sobre lo que debe hacerse con los aeropuertos en cuanto a infraestructuras, porque no podía ni debía entrar, toda vez que ello no le compete, a la legislación aeronáutica.

Vida nueva en las relaciones entre el Gobierno y el Grupo Socialista en lo que se refiere al transporte marítimo, exponía, al final de sus preguntas en la comparecencia anterior del señor Vilalta, el portavoz del Grupo Socialista, señor Segura; vida nueva en las relaciones entre Iberia y el Grupo Socialista en lo que se refiere al transporte aéreo es lo que pido yo al inicio de mi exposición.

Cuando leía las once comparecencias solicitadas, que además son continuación de unas preguntas hechas al ministro de Industria el 23 de septiembre en Pleno del Congreso y de una interpelación en la que intervino el ministro de Fomento —los dos ministros por tanto competentes en esta materia respondieron en el Pleno del día 23—, y son continuación de una moción ampliamente debatida y votada el 29 de septiembre, lógicamente estas comparecencias son casi todas críticas, pero lo que yo creo que queremos todos es que sean constructivas.

Cuando leía nada menos que once comparecencias, yo animaba a mi compañero no de escaño sino de asiento, don Luis Ortiz, portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso a que, toda vez que Zamora no tiene Iberia ni tiene aeropuertos, interviniera él en esta comparecencia en nombre del Grupo Popular, pero me toca a mí intervenir.

Quiero señalar que coinciden estos tiempos con algo tan importante como es la puesta en marcha de la liberalización del transporte aéreo, con el incremento, que ha desbordado todos los datos estadísticos, de viajeros aéreos, con la existencia de 198 compañías aéreas en el mundo, con un país, España, cuyo incremento de vuelos de todo tipo, regulares, no regulares y *charter*, es consecuencia de ser uno de los primeros países del mundo en turismo, acrecentado por la circunstancia de insularidad de dos comunidades autónomas más Ceuta y Melilla. Respecto a todo ello el señor De Irala ha expuesto que se ha trabajado seria e intensamente, con la integración de Iberia-Aviaco, con la incorporación en programas de refuerzo de las actividades de Iberia con Air-Europa y con el convenio o acuerdo con Air Nostrum, lo que ha conseguido evitar una desviación grande entre las previsiones y las posibilidades de atender el incremento en las previsiones de viajeros aéreos.

Como consecuencia de esa liberalización, de esa proliferación de compañías aéreas y de ese incremento de viaje-

ros ha ocurrido la congestión de las autopistas aéreas y de las estaciones de servicio de esas autopistas, los aeropuertos. Es lógico también, ante ese incremento de demanda, la lentitud en la respuesta para la adecuación de las infraestructuras, comparada con el incremento de tráfico. No bastan aeropuertos buenos en Galicia, en Asturias o en Cantabria, hace falta aeropuerto adecuado en Barajas, que es el nudo y centro vital de las comunicaciones con el resto de la Península y en vuelos internacionales, y la realidad es que las obras de Barajas se han retrasado en el inicio, años llevan de retraso, y limitan de una manera trascendental a un número de 50 vuelos/hora la maniobrabilidad del aeropuerto de Barajas.

Todas las comparecencias son respetabilísimas y yo destacaré las características de insularidad de Canarias y Baleares. Las cifras estadísticas que se han manejado por el presidente de Iberia y por el portavoz de Coalición Canaria, señor Rivero, recomiendan evidentemente un contraste, porque si hay algo claro es que podrán no coincidir en previsiones, pero en realidad de ejecución sí deben coincidir. Destaco la necesidad de resolver las comunicaciones con Melilla y con Ceuta, que también tiene transporte aéreo por helicóptero. Quiero resaltar también la importancia de dos comunidades, la Valenciana y la de Galicia que no tienen AVE ni todavía, aunque próximas, autovías, no tienen por tanto esa opción alternativa del transporte por carretera o por ferrocarril adecuado al año 1998. Y quiero recordar que el interés general, el servicio público ya ha sido declarado para determinadas líneas aéreas por este Gobierno para la Comunidad de las Islas Canarias.

Se ha echado en falta en este período, hasta hace muy poco tiempo, hasta el inicio de petición de comparecencias, la coordinación AENA-Iberia. Eso lo hemos visto todos, hasta el diputado del Grupo Parlamentario Popular que habla en este momento, se ha corregido notabilísimamente. Estos días, respondiendo a la petición generalizada de más información y de correcta información, ha salido en el periódico importantes, extensos y amplios anuncios en la prensa, en la radio y en los medios de comunicación en general información amplia advirtiendo la realidad de las alteraciones que se van a producir durante los próximos días y a parbr del próximo jueves en el funcionamiento normal de Barajas. Dentro de esta rectificación, en cuanto a coordinación e información, quiero resaltar y agradecer lo que ya ha indicado la biportavoz del Grupo Socialista sobre la reunión de mañana, en Galicia, del presidente de Iberia con representantes de la Xunta y los alcaldes de los ayuntamientos mayores y más directamente afectados por los vuelos reducidos en los aeropuertos gallegos y no restablecidos inicialmente.

Quiero desear que continúe la gestión de Iberia, mejorando lo que ha llamado el presidente de Iberia producción propia. Todos sabemos que al hablar de producción propia tiene importancia enorme el tema de pilotos, y quiero recordar porque nadie lo ha hecho, que de los 1.139 pilotos que había en 1996, su número se ha incrementado en los primeros meses de 1998 en un 9 por 100, casi tantos como en los últimos siete años, 1989 a 1996. Quiero recordar también porque nadie lo ha señalado, el aumento y renovación de la flota, que también estaba desfasada, con 50 airbus de corto y medio radio y 11 airbus de largo radio. Hay-

deseo de que continúe la gestión de Iberia, de que incremente su información y coordinación con todas las comunidades autónomas, ya que se ha visto lo sensibles que éstas son a la supresión de un solo vuelo, porque en algún caso un solo vuelo puede suponer el 20 ó el 25 por 100 de la totalidad de su transporte aéreo.

Deseo una vida nueva en las relaciones entre los grupos parlamentarios de esta Comisión o de la de Industria, en lo que se refiere al transporte aéreo con Iberia.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las intervenciones de los diversos grupos, tiene la palabra el señor De Irala.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (De Irala Estévez): Voy a ordenar un poco las respuestas para intentar contestar, en primer lugar, a algunos temas de concepto que se han planteado y sobre los que parece haber una coincidencia bastante amplia.

La primera idea es la existencia de un malestar, en general, sobre las reducciones de vuelos de Iberia. Me gustaría matizar este tema. Estoy de acuerdo en que hay un malestar, comprendo por qué, pero uno de los motivos es que se está creando una contusión en relación con ese malestar cuando hablamos de reducción de vuelos. Una cosa es reducir vuelos, es decir, no crecer, reducir la compañía, decrecer, y otra cosa que es lo que ha producido el malestar, es que teníamos unas previsiones de crecimiento que en un momento determinado y por una serie de circunstancias, no hemos podido cumplir en unos meses concretos.

En eso tienen ustedes toda la razón. Soy el primero, como presidente de esta compañía, que no me gusta esta situación porque apostado por el crecimiento. Entiendo que este malestar no es bueno, porque un malestar creado en torno a una situación de clientes, si no lo resolvemos se traducirá en una falta de satisfacción por parte del cliente. Insisto, acepto esa responsabilidad. Lo que no acepto es que esto sea el fruto de una falta de planificación o de una improvisación, como también se ha dicho en más de un caso.

Esto ha sido perfectamente planificado. Hemos apostado por un crecimiento porque entendemos que esta compañía puede y debe crecer; debe crecer y debe participar en la medida que le corresponde en este proceso de globalización. Sabíamos que según iban avanzando los meses este problema de crecimiento iba a ser cada vez más difícil. Hemos apostado por ello y la verdad es que estamos creciendo.

Les doy los últimos datos de crecimiento a nivel doméstico: hemos crecido un 4,7 por 100, quiero insistir, sobre el año pasado. Sin embargo, en los últimos meses hemos crecido un 10,97, en julio; un 7,73, en agosto; un 5,96, en septiembre; un 9,09, en octubre; un 4 por 100 en noviembre. Seguimos apostando por este crecimiento.

Desde que soy presidente de esta compañía, hemos contratado pilotos como nunca antes se había hecho y, además, tengo 130 pilotos seleccionados y a punto de entrar. Evidentemente, si hubieran entrado antes, hubiéramos podido crecer antes y quizá se podían haber cubierto las expectativas.

Nunca jamás en la historia de Iberia se ha apostado por la renovación de flota como se ha apostado ahora, y eso es lo que se llama el riesgo empresarial. Me corresponde a mí tomar las decisiones empresariales con los riesgos que eso supone para llevar a esta empresa donde tiene que estar. Eso es lo que hice con la apuesta de crecimiento, porque ese es el crecimiento que Iberia debía atender para responder al cliente. Ese riesgo se ha producido, porque eso es parte del riesgo empresarial, y lo lamento profundamente y soy el primero, ya que eso ha creado un malestar, pero de ninguna manera es fruto de una improvisación. Es fruto de una situación muy clara, como he dicho antes, y no me quiero extender. Asumo plenamente esa responsabilidad porque es una planificación perfectamente consciente, éramos conscientes del riesgo y no hemos podido llegar a un acuerdo, entre otros con los pilotos, aunque yo estaba convencido, por el camino que llevábamos, de que entre julio y agosto podíamos llegar a un acuerdo, pero se ve que la relación de los pilotos es como una caja de Pandora y cada día que pasa pueden surgir sorpresas. Asumo plenamente esa responsabilidad, pero seguiré apostando por llegar a un acuerdo con los pilotos y por poder seguir creciendo.

Otro concepto del que se habla bastante es el de la rentabilidad. No estamos en desacuerdo en esto; si he transmitido la sensación de que lo único que estamos buscando es la rentabilidad, lo he expuesto mal. He dicho claramente que la misión de esta compañía es el valor añadido para el accionista, a través de la satisfacción del cliente, motivando a los empleados. Ninguno de esos apartados puede funcionar por sí solo.

Se me ha acusado de que estoy buscando el aumento de ingresos. Evidentemente, Iberia tiene que apostar por el crecimiento y el aumento de ingresos. El aumento de ingresos significa satisfacción del cliente: si no hay satisfacción del cliente, no habrá aumento de ingresos y si no hay satisfacción del cliente a medio y largo plazo, no habrá empresa si no hay aumento de ingreso. Eso no es incompatible con el espíritu de solidaridad. Por tanto, y volviendo al tema de las expectativas, lo que ha habido es una expectativa creada, porque hemos hecho una apuesta que no ha salido como teníamos previsto y eso no es bueno.

Se ha dicho que no hemos informado a los clientes. Eso no es verdad. Puede que se nos haya pasado alguno, pero cada uno y todos los clientes que habían reservado vuelos para septiembre y octubre que luego no se han producido, han sido personalmente informados por nosotros o a través de la agencia de viajes con la que habían contratado. Si podemos mejorar, estoy abierto a cualquier crítica en ese sentido, pero de ahí a generalizar que no hemos informado, me parece que es ir demasiado lejos.

Si les parece, señorías, voy a intentar responder a las preguntas más concretas, partiendo de la base de que como sobre algunos temas que se me han planteado en algún momento sobre rutas, horarios, etcétera, no tengo todos los detalles aquí, recogeré las preguntas y estoy dispuesto a contestarlas por escrito, si hace falta.

Se ha hablado de la semana de 8 al 16 de octubre. Efectivamente, durante esos días, del 8 al 16 inclusive, se va a producir una reducción de la capacidad operativa de Barajas porque AENA tiene que poner en marcha nuevos sistemas, y en definitiva el futuro del control de tráfico del aero-

puerto que nosotros queremos. Eso afectará a la ejecución de la tercera pista y a la nueva torre de control. Hemos organizado varios grupos de trabajo, hemos coordinado con AENA para ver qué significaba eso, y a diferencia de la vez anterior (y por tanto, entiendo que en estos momentos hemos tomado las decisiones adecuadas para hacer que esa semana pueda funcionar con la mayor normalidad) AENA nos ha pedido que cancelemos 90 vuelos, es decir, nueve vuelos al día, de un total de casi 900 vuelos diarios que tiene Iberia. También hemos contratado personal para algunas áreas donde puede haber cuellos de botella, como es el tema de handling, y entiendo que en estos momentos, desde el punto de vista de las compañías aéreas, y atendiendo a los requisitos de AENA, hemos tomado las decisiones que hay que tomar para que esa semana podamos hacer las pruebas y pasar el penado lo mejor posible.

Esto, evidentemente, también ha causado malestar en los clientes, no cabe duda. A nadie nos gusta tener que cancelar un vuelo en el que los clientes habían hecho reservas. En este caso hemos llamado a cada uno de los clientes que tenían sus reservas hechas y hemos intentado recolocarlos.

Quisiera decir que hemos seguido dos criterios fundamentales para la cancelación de los vuelos en esos días. En primer lugar, no hemos cancelado vuelos a las islas, ¿por qué? Porque entendemos que la particularidad de las islas, la falta de alternativa de transporte para un tema de estos es importante. En segundo lugar, hemos procurado no cancelar vuelos de aquellas rutas donde había menos de cuatro frecuencias semanales. Con ese criterio general hemos intentado llegar a la capacidad aeroportuaria que nos pedía AENA con la menor deducción posible.

No hago diferencia entre lo que es una empresa pública y una empresa privada en cuanto a los objetivos que tenemos. Creo que para los dos casos valen el valor añadido para el accionista, vale la satisfacción del cliente y el servicio, y sobre todo, la motivación de los empleados. Quizá, la diferencia entre una empresa pública y una empresa privada, como usted bien ha dicho antes, de acuerdo con las nuevas normas de la comunidad europea, es que la Administración ya no puede intervenir en la gestión de estas empresas y menos financiarlas porque eso iría en contra de la normativa europea.

Varias señorías han insistido en la situación de imposibilidad de viajar durante quince días a Canarias. He dicho que, si bien se han producido situaciones de *overbooking*, lo cual es correcto y el último fin de semana, como habrán podido comprobar el domingo ha habido también situaciones de *overbooking*, aquí se producen varios fenómenos y es donde sin entrar en la alarma social, creo que algunos temas se están exagerando de tal manera que estamos creando una inquietud en nuestros clientes que, en vez de ayudarnos a solucionar esta situación, nos la complica.

A título de ejemplo, tengo una carta que ha enviado nuestra delegación comercial, el día 21 de septiembre, contestando a una reclamación que nos había hecho el Cabildo Insular de Gran Canaria, el cual por escrito nos confirmaba que no había plazas en los próximos 15 días. La carta o fax dice así: En relación con la información que nos envían aparecida en prensa sobre falta de plazas para los próximos 15 días, quiero precisar las plazas disponibles que tenemos con las dos principales islas para este período. Península-

Gran Canaria, primera semana, 2.712 plazas; segunda semana, 3.756 plazas. Gran Canaria-Península, 3.713 y 5.135 plazas. Península-Tenerife, 744 y 1.400 plazas. Tenerife-Península, 1.208 y 2.472 plazas.

Es cierto que en algunos vuelos ha habido *overbooking*, eso es correcto, y por tanto, ha habido personas que no han podido embarcar; pero también es cierto que, a pesar de esta bola que se ha creado de que no hay plazas, de que las reservas, etcetera, ha habido 22.000 plazas vacías. Esto que se calcula por el número de vuelos, supone casi 20 plazas vacías por vuelo.

Creo que uno de los problemas que está surgiendo es que las agencias— de viajes, en un momento de preocupación como éste, están haciendo reservas que nosotros llamamos reservas falsas, es decir, reservas que luego no se concretan. No tengo más que hacer referencia a lo que viene en la prensa misma, en *La Gaceta* y en *La Provincia*, que los empleados de las agencias de viajes han confirmado. Pero esto no es nuevo; cada vez que hay una situación de tensión, por lo que sea, y se sabe que unos vuelos pueden estar con una ocupación muy alta, se crean este tipo de situaciones. Por eso creo que es importante que diferenciamos qué hemos hecho con la previsión que teníamos y cual es la situación de crecimiento que tenemos respecto a los vuelos que van a Canarias.

Creo que no convendría generalizar. Es verdad que ha habido *overbooking*, es cierto que hay un aumento del *overbooking*, en general en este país; es correcto, pero me gustaría aprovechar para decir dos cosas sobre el tema del *overbooking*. Es cierto que en los últimos tiempos, debido al crecimiento del mercado y a la dificultad creciente que tenemos de movernos en los aeropuertos ha habido *overbooking*, y esto no es sólo verdad para España, sino también para los aeropuertos fuera de España. Voy a dar la cifra del *overbooking* que ha tenido Iberia en el primer semestre de 1998 y de 1997. El *overbooking* nuestro —y esto lo medimos en el número de afectados por cada 10.000 pasajeros— ha pasado en el primer semestre de 1997 de 12,02 a 16,48. Comparándolo con las empresas americanas con las cuales tenemos los datos del *overbooking* sólo hay una empresa que en el año 1998 tiene *overbooking* menor que el nuestro que es South west; American Airlines, nuestro socio, estaba en 35 en el año 1997, y está en casi el 31, en el año 1998. Las cifras del año 1997 sobre 1996 son similares, aunque es cierto que hemos empeorado esa situación de 9,5 en el año 1996, a 16,13 en el año 1997.

Dicho eso, evidentemente el *overbooking* no nos gusta, porque cada vez que se produce una situación de malestar con el cliente no es bueno para el cliente, pero por supuesto, tampoco lo es para la compañía porque, insisto, la base de nuestras operaciones tiene que estar en la satisfacción del cliente.

Respecto a los pasajeros denegados al embarque, es decir, el *overbooking*, nosotros aplicamos la normativa comunitaria, el Reglamento número 295/1991, esto creo que también respondía a una pregunta parlamentaria que establece lo siguiente: compensación económica en función de la distancia, el destino final, y además el pasajero puede elegir entre las opciones de reembolso del precio del billete correspondiente a la parte del viaje no efectuada; alternativa de viaje a su destino final por el medio más rápi-

do; alternativa de viaje en una fecha posterior a conveniencia del pasajero.

Respecto a las medidas que pueda adoptar la compañía en relación con la aplicación del *overbooking*, Iberia está realizando grandes inversiones en sofisticados sistemas informáticos que permitan optimizar la práctica del *overbooking*. Esta práctica es una necesidad reconocida en el transporte aéreo que nace de la existencia del *not showed*, es decir, del pasajero que con reserva no se presenta al vuelo, y es el precio que el transporte está pagando por facilitar la existencia al pasajero de poder hacer las reservas y no tener que cancelarlas en el último momento.

En resumen, evidentemente el *overbooking* no es una situación buena para el cliente, pero es una situación que tenemos para de alguna manera facilitar su existencia a la hora de hacer las reservas, y desde luego las cifras de Iberia, si bien tenemos que mejorarlas, yo considero que están mucho mejor que las cifras de nuestra competencia.

Señor Rivero, me ha hablado usted de plazas perdidas. Yo lo siento, pero, sin querer ofender a lo que antes me ha dicho, no ha habido plazas perdidas en septiembre en relación con Canarias, y lo tengo que decir muy claro. Sí ha habido unas plazas de importe inferior a las del año pasado. Usted ha mencionado 41.424. No tengo aquí las cifras exactas, pero por mis cálculos yo creo que las plazas están más cerca de las 30.000 que de las 41.000. Lo cierto es que en septiembre de este año, respecto a septiembre del año 1997, y a pesar de que las frecuencias han aumentado, como sabe, de 145 a 152, ha habido exactamente 1.859 plazas menos semanales. Ésas son las cifras que yo tengo, no obstante, se pueden cotejar y estoy seguro que podemos llegar a un acuerdo sobre ello.

Ha habido también mención al tema de los *slots*. Insisto en que soy el primero en reconocer que hacer una previsión, venderla al cliente y luego tener que decirle que esos vuelos se han cancelado, somos nosotros los primeros que lo sentimos, porque éste no es un buen servicio, pero entendido cómo se ha producido tengo que decir que en el tema de *slots* tampoco estoy de acuerdo en que nosotros impediémos que otras compañías puedan hacerlo. Sin aburrirles, sunplemente quiero darles un par de datos que me parecen importantes. Por ejemplo, en Barajas, usted sabe que la concesión de *slots* normalmente se va reajustando dos veces al año: una en mayo y otra en septiembre. En mayo de 1998, para el verano de ese año, los *slots* confirmados para Iberia eran 84.553; en septiembre de este mismo año, el día 29, se han confirmado 81.512; esta diferencia de unos tres mil *slots* está básicamente explicado con lo que hemos hablado antes.

La compañía Spanair ha pasado de 12.053 *slots* en el verano de 1998 a 11.812. ¿Esto qué quiere decir? Que la compañía Spanair no ha podido, o no ha utilizado, o no ha querido utilizar los *slots* que tenía ya fijados desde el mes de mayo. Sin embargo, Air Europa en ese mismo período del verano ha crecido, de 6.402 que tenía comprometidos en mayo ha pasado a 6.583 en el verano de 1998, es decir, que ha crecido. Air Nostrum tampoco ha podido utilizar los *slots* que tenía previstos, de 8.162 ha pasado a 7.670. Y todo el resto de compañías que tenían comprometidos 50.481 *slots* han pasado a 48.805. Yo creo que no podemos entrar a valorar que estas compañías no han podido hacer

los *slots* porque se lo hemos impedido nosotros, sino que estas compañías no han podido o no han querido utilizar los *slots* que ya en su momento tenían reservados. Por tanto, yo creo que ese argumento no es válido.

Si vamos a Barcelona, yo creo que la situación es incluso peor. En el caso de Spanair de 8.932 *slots* han pasado a 7.662, es decir, casi 2.300 *slots* no han sido utilizados. Yo aquí podría utilizar el argumento contrario, pues, saben que nosotros no hemos podido llevar a cabo en Barcelona nuestro crecimiento hacia Europa, donde hemos tenido unos *slots* fundamentales para nosotros que han sido denegados.

Podría seguir aquí con datos, pero no quiero aburrirles, lo único que yo quería explicarles es que efectivamente esta situación de no poder crecer como teníamos previsto no tiene nada que ver con la posibilidad de una compañía competitiva de poder hacer los *slots* o no poderlos realizar.

Se me ha dicho que no tengo sensibilidad. Mire usted, yo también he vivido muchos años en una isla, y mucho más lejos desgraciadamente de España que Canarias, porque he vivido muchos años en Filipinas, y entiendo perfectamente los argumentos que me explican. Insisto en que yo creo que Canarias y Baleares son para nosotros unos mercados prioritarios. Antes he dicho en el caso de Canarias que el 40 por 100 de toda nuestra producción de AKO va al mercado de Canarias. Eso demuestra lo importante que es para nosotros Canarias. Es absolutamente imposible que nadie en la empresa actúe de manera que no pueda ir en esa dirección. Es una prioridad para nosotros, y es una prioridad la satisfacción del cliente, y desde luego le aseguro que si en algunos casos hemos cometido un error es mi obligación asegurar que esta compañía hará todo lo posible para corregirlo. En ese sentido cualquier crítica constructiva que se pueda hacer, incluso desde las instituciones no solamente desde los clientes, a mí me parece absolutamente esencial.

Se me ha preguntado también en varias ocasiones cuál es la postura de Iberia en relación con el servicio público obligatorio. Les voy a decir lo que yo creo debe ser la posición de Iberia y que evidentemente estamos dispuestos a debatir; pero una intervención del Gobierno en cuanto al aumento, disminución, recuperación, suspensión de frecuencias o calibre de flotas en los servicios aéreos, vulneraría la normativa comunitaria en el sector del transporte aéreo, salvo que concurrieran las circunstancias contempladas en el artículo 4.º del Reglamento de la CEE número 2408/1992, relativas a la imposición de obligaciones de servicio público. Esta disposición sólo ha sido utilizada por España para su aplicación al tráfico interinsular canario. Por tanto, el resto de los tráficos domésticos están totalmente liberalizados, sin que pueda justificarse una intervención de los poderes públicos fuera del marco y de los cauces previstos por el referido artículo 4.º del reglamento comunitario de acceso al mercado.

En todo caso, esta compañía considera que, una declaración de servicio público en las rutas Península-Canarias con el fin de legitimar una actuación reguladora del mercado por parte de la autoridad administrativa, no cumple las condiciones previstas por el ya mencionado reglamento, y constituiría una clara violación del principio de libre ejercicio por las compañías aéreas de sus derechos de tráfico consagrado por el ordenamiento comunitario.

La creación de una Comisión Mixta entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Canarias podría concebirse únicamente como una vía de información adicional para esta comunidad sobre la programación aérea de las compañías operadoras en este mercado. Esta Comisión, por los motivos aducidos en el punto anterior, en nuestra opinión, no podría regular la oferta de las compañías.

Iberia considera que en el tráfico Península-Canarias no concurren en las condiciones que marca el Reglamento 2408/1992, en su artículo 4.º, para la imposición de la obligación del servicio público. A este respecto, debe tenerse en cuenta que la declaración de servicio público constituye un instrumento de uso excepcional, dado que supone una limitación del principio de libre acceso al mercado consagrado por la norma comunitaria. Por ello, no cabe imponer obligaciones de servicio público en cualquier ruta sino sólo en aquellas en que no estén suficientemente atendidas las necesidades del transporte. Pues bien, si se analizan los datos de tráfico, resulta que en los trayectos Península-Canarias hoy está garantizada plenamente una adecuada prestación de servicios aéreos, sin que por tanto, pueda justificarse una intervención de los poderes públicos en el marco del artículo 4.º del reglamento, dirigida a restringir el acceso de los transportistas a las rutas afectadas. A este respecto, debe ponerse de manifiesto que el total de la oferta regular Península-Canarias tiene un nivel anual de 4.000.000 de asientos y la demanda asciende a 3.000.000 de pasajeros, según fuentes de AENA. En cuanto a los servicios *charter*, la mayoría de los cuales opera en régimen de sólo asiento, y por tanto, es totalmente asimilable a los servicios regulares, el número de pasajeros transportados anualmente es de 900.000. Por último, se trata de un mercado que actualmente está operando en competencia por tres compañías: Iberia, Spanair y Air Europa. A la vista de las consideraciones anteriores, puede concluirse que el mercado está suficientemente servido y que la declaración de servicio público sólo interferiría negativamente en su desarrollo.

A la vista del principio de libertad de ejercicio de los derechos de tráfico reconocido a las compañías aéreas por la normativa comunitaria, en modo alguno puede considerarse que la suspensión de los vuelos, por parte de un transportista, sea susceptible de constituir una infracción administrativa o una vulneración de las reglas de competencia.

En lo que respecta a la falta de utilización de los *slots* asignados, el Reglamento de la comunidad número 95/1993, por el que se establecen reglas comunes para la asignación de *slots* en los aeropuertos comunitarios, prevé los procedimientos que deben aplicarse en tales casos y que están dirigidos a lograr el aprovechamiento de *slots* por parte de otras compañías aéreas que pudieran requerirlo.

Siguiendo la intervención, se me ha dicho también que hay una pérdida de calidad y de imagen. Me gustaría matizar que en mi opinión no hay pérdida de calidad ni de seguridad en todo lo relacionado con los procedimientos. Los aviones no se hacen viejos, los aviones, como saben, son revisados. Evidentemente, llega un momento en que las mejoras de tecnologías y las reducciones de los costes de operaciones que se producen en este tema nos obliga a reponerlos. Para que tengan una idea, un 320 consume un el 40 por ciento menos de queroseno que un 727, que es el

avión que hace el vuelo de Madrid-Barcelona. El avión 727 ha sido la estrella de Iberia, pero creo que ha cumplido su época, es más, hoy veo que tenía que haber sido sustituido antes. ¿Por qué no se ha hecho? No es un tema que me preocupa, lo que sí me preocupa es que lo hagamos ahora, y lo hemos hecho porque tenemos que ser competitivos. El 340 también consume el 20 por ciento menos que el 747. Por tanto, en ese sentido creo que vamos muy por delante de muchas otras compañías. Reconozco y acepto que tenemos un problema de imagen y de servicio en algunos temas. Como he dicho antes, el *overbooking* ha aumentado y es verdad que también nuestros ratios de maletas extraviadas ha aumentado, pero también aquí, si me permiten, me gustaría darles algunos datos para centrar el tema en lo que me parece corresponde a una situación más objetiva. Otra idea que se lanzó en el tema de las maletas, en el famoso lío de junio —como ha mencionado usted antes— es que no había habido suficientes personas. De junio de 1997 a junio de 1998 hemos pasado de 1.566 a 1.769 personas. Las horas contratadas han pasado de 314.325 a 345.291, y la productividad por avión en ese aspecto ha bajado porque precisamente hemos tenido más personas atendiendo ese servicio, y eso en sí es también una ratio que habrá que vigilar cara al futuro.

Tengo aquí los datos de maletas extraviadas por Iberia y por British Airways, por ejemplo, que es un competidor y un aliado nuestro. Voy a leer las cifras de maletas extraviadas por cada 1.000 pasajeros y entiendo por extraviada aquella maleta que no ha llegado con el pasajero, aunque luego puede llegar en el vuelo siguiente o un día después. En enero de este año, teníamos 19,09 maletas extraviadas, en enero del año pasado 19,84; British Airways tiene 61 maletas en el mes de enero de 1998; es decir, estamos más de tres veces por debajo en enero de este año. Es cierto que la situación ha empeorado: hemos pasado de 19 en enero a 12,58 en febrero, 12,30 en marzo, 25,63 en abril, 31,86 en mayo, 50,58 en junio, 45,46 en julio y 52,05 en agosto. Aun así, estamos todavía por debajo de las cifras de British Airways, que donde nosotros tenemos 25 —al pasar de 12 a 25—, ellos tienen 51, donde tenemos 50 ellos tienen 66, y en los meses de mayo, junio, julio y agosto British Airways ha pasado de 61, a 81, a 75 y a 105 maletas. No voy a marear más a SS.SS. con estas cifras; si quiero indicar que el tema de las maletas nos preocupa, creemos que es un tema endémico para el transporte aéreo. Cada vez hay más aviones, cada vez hay más pasajeros, en muchos casos las infraestructuras de los aeropuertos no han sufrido modificación, y evidentemente, la problemática, la logística del traslado de las maletas se convierte en algo más complicado, pero estamos trabajando en ello. Quiero dejar claro, y quizá sea un tema cultural que tenemos en este país, que basta que algo venga del extranjero para que sea mejor. Pues no, en España también sabemos hacer las cosas y mejor que en el extranjero, en este caso creo que las cifras, como decía antes, no son para dramatizar, es un problema cierto, afecta a nuestra imagen y estamos trabajando para solucionarlo.

También se ha hecho una reflexión sobre el aumento de los precios. Es evidente que los precios suben o bajan, todo depende de con qué lo comparamos, con qué período y cuándo. Quiero insistir en que lo importante es reconocer y lo he dicho antes en mi intervención, que en el caso de

Canarias el precio medio nuestro en el año 1998 está por debajo del año 1994. Ésa es la realidad, puede que en un momento determinado los precios bajen y en otros suban, dependiendo de la coyuntura, pero la realidad es que nosotros hemos abaratado el precio medio.

En la intervención de Izquierda Unida se nos dice que no pasa nada. He dicho que sí pasa, claro que pasa. Hay cosas que pasan y tenemos que mejorar, pero la situación es buena, claro que sí, y hay que reconocerlo. ¿Podemos mejorarla? Seguro, y es el empeño que tenemos. Es buena la situación de Iberia, es buena la situación de Binter Canarias, no es tan buena la situación de Binter Mediterráneo, no es tan buena la situación de Viva, y eso lo reconocemos. Los efectos negativos, creo que lo hemos comentado antes, efectivamente los ha habido.

Ha hablado de competencia desleal. Mire usted, en el caso de Navarra —y aquí también creo que S.S. ha mencionado antes que estábamos reduciendo los vuelos— una vez más ha habido una confusión. En Navarra no solamente no estamos reduciendo vuelos, sino que hemos crecido. Hemos pasado de 43 frecuencias en septiembre de 1997 a 55 frecuencias en septiembre de 1998; en octubre teníamos 43 y pasamos a 55, son 12 frecuencias; en noviembre, es decir la programación de invierno, vamos a pasar de 53 a 65. Me ha preguntado usted por qué hemos reducido vuelos Madrid-Pamplona, seguimos con la misma confusión, no hemos reducido ningún vuelo Madrid-Pamplona, los hemos aumentado de 22 a 34 en septiembre, en octubre los mantenemos, y en el caso de noviembre aumentamos los vuelos de Madrid a Pamplona de 32 a 40. Por tanto, creo que es importante que sigamos diferenciando qué es lo que está haciendo la empresa mes a mes, y con respecto al año anterior, insisto, estamos creciendo; otra cosa es que teníamos previsto crecer más y, efectivamente, hemos tenido que reducir esa tasa de crecimiento.

Estoy totalmente de acuerdo con usted con que tenemos que ir planificando desde ahora las posibles incidencias que se puedan producir a partir de la puesta en marcha de la tercera pista. En eso estamos con Aena. Además, si nosotros tenemos que cancelar algún vuelo lo que no podemos hacerlo una semana antes, necesitamos por lo menos sesenta días para poder darle una solución aceptable al cliente y esto ya lo sabe Aena. Evidentemente, la puesta en marcha de la tercera pista supondrá más aviones, más pasajeros y más maletas y tenemos que estar preparados para ello.

En el caso de Galicia se han mencionado también algunas operaciones con unos coeficientes de ocupación del 80 y del 90 por 100. Siento decirles que el coeficiente de ocupación de Madrid-La Coruña es del 61 por 100 durante el año 1997 y Madrid-Santiago es del 64 por 100 también para todo el penado de 1997. A la pregunta concreta de si el incremento de frecuencias con La Coruña es de ocho semanales, he de confirmarles que efectivamente son de ocho semanales.

Para terminar —y si me he dejado alguna preguntar sin contestar es de forma absolutamente involuntaria y espero que podamos recogerla en una contestación por escrito— me gustaría insistir de nuevo en la necesidad de diferenciar, para no confundir a la opinión pública, qué es lo que hemos hecho con respecto a unas previsiones —y ahí pido disculpas, asumo la responsabilidad y estoy de acuerdo con

SS.SS.en que esto no es bueno—, otra cosa es que reconocamos que hay algunas cosas que van bien. De hecho nunca como ahora hemos apostado por el crecimiento de Iberia' nunca como ahora hemos contratado tantos pilotos, nunca como ahora hemos contratado tantos aviones, pero ustedes saben tan bien como yo que la formación de un piloto y que un avión se ponga en marcha no se hace en 24 horas. Evidentemente, en los últimos años no se ha seguido esa política de crecimiento, y en el caso de Canarias concretamente en el año 1995 y 1996 no solamente no se ha crecido, sino que se ha decrecido eso nos ha puesto en una situación más complicada ahora para atender esa demanda, pero estamos absolutamente empeñados en ello.

El señor **PRESIDENTE**: En estos momentos llevamos más de tres horas y media de comparencias. Esta Presidencia ha sido absolutamente flexible en las primeras intervenciones de los portavoces porque parecía lógico que así fuera. En esta última intervención de portavoces que, insisto, no es una réplica, porque no hay réplica en las comparencias, sino simplemente un posicionamiento o aclarar algún punto, cada portavoz va a disponer de tres minutos y anuncio que será estricto en esos tres minutos.

Señor De Irala, ¿desea hacer alguna puntualización?

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (De Irala Estevez): Si me permite, señor presidente, simplemente quería hacer alusión a un tema que en la última intervención del señor Segura se ha mencionado, y es sobre los pilotos. Comprendo que en estos momentos —como he explicado antes— tenemos una negociación difícil y complicada, con un colectivo de pilotos, pero yo sigo apostando por el futuro. Quiero dejar bien clara cuál es mi opinión y la de Iberia en relación con nuestros pilotos. Los pilotos que tenemos en Iberia —y no lo digo yo, lo dicen las empresas con las que estoy compitiendo— son lo mejor que tenemos en la industria. El manual de instrucciones de nuestros pilotos es lo mejor que hay, el listón de exámenes de entrada es muy alto. Por tanto, nadie pone en cuestión ni la calidad ni la preparación técnica de los pilotos. Tampoco estamos diciendo que los pilotos no vuelan horas, efectivamente, vuelan horas; lo que estamos proponiendo es ver si podemos llegar a un acuerdo para que los pilotos vuelen mejor, produzcan más horas, no vayan doblados en muchos vuelos que en estos momentos sí lo van.

El señor **PRESIDENTE**: Ya que ha tenido una nueva intervención el señor De Irala, subo de tres a cinco minutos, pero, insisto, de cinco minutos que no pase ningún portavoz.

Señor Rodríguez, tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Intervengo brevemente.

Uno de los temas que el señor presidente de la compañía dio por sentado era el de la centralización de la red en Barajas como un acervo común. La estructura de esta red es contraria y totalmente antagónica con lo que sería un proceso de globalización diversificado. A nadie se le oculta que cualquier vuelo, por ejemplo de ciertas partes de Europa a Lisboa, si hay que hacer algún tipo de parada o de

conexiones no tiene por qué ser obligatoriamente en Madrid, como a nadie se le oculta que una parte importante de la Península Ibérica podía tener como aeropuerto central el de Santiago de Compostela. Esto respondo a un criterio, a una globalización sari géneris hecha con criterios estictamente políticos también, pero ampliamente discutibles y que va a crear muchísimos problemas técnicos por mucho que Barajas se agrande sucesivamente.

En segundo lagar, he de decir que los datos son curiosos y depende de cómo se ofrezcan. Si usted coge los vuelos de Iberia y Aviaco de los aeropuertos gallegos :a Madrid, seguro que el resultado de ocupación es mayor que el que usted dio, sin duda alguna. Sin embargo, no comentó nada del número de viajeros y de su potencialidad en función con el número de frecuencias de que goza cada comunidad autónoma. Yo le cité un caso concreto que habría que ver cuál es su ocupación diaria y, por supuesto, no aludió para nada al problema de la marginación estructural de infraestructuras de comunicación que sufre Galicia, cosa que es muy importante a tener en cuenta a la hora de tomar medidas por parte de la componía, ya sea por motivos coyunturales o de carácter estratégico.

Por último, quiero decirle otra cosa. El servicio público es un concepto fundamental, y mucho más cuando inevitablemente, por mucho que se diga lo contrario, estos procesos de liberalización llevan siempre a una situación monopolística, porque el hecho de que haya dos operadores o tres, donde es un gigante y los otros dos son adláteres, es una situación monopolística. En este sentido, creo que habría que obligarles a cumplir una serie de requisitos de servicio ya que no existe la plena liberalización del mercado ni en la bajada de precios, por muchas guerras aparentes que hubo, ni en los servicios, que prestan las compañías ni nada de nada, y va a seguir siendo así seguramente en el futuro por mucha Ameritan Airlines o British Airways que haya.

En cuanto a la manera de ofrecer los datos, entiendo que no hay que compararse con las compañías extranjeras, pero eso está trucado, el número de viajes y de volumen de maletas que mueve British Airways seguro que es muy superior al que mueve Iberia. Le ruego que no nos tome por imbéciles, y lo digo yo que soy gallego, que parece que ustedes nos toman por imbéciles, incluso por la falta de contestación a muchas cosas que considero que no es de recibo.

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

El señor **RIVERO BAUTE**: Señor De Irala, en lo que nosotros hemos calificado de septiembre negro de Iberia en las comunicaciones canarias, el buscar la justificación de si es porque las previsiones de crecimiento no han sido posibles por los compromisos que había adquirido la empresa, tengo que decir que a nosotros nos da lo mismo. Lo importante para nosotros son los usuarios y que en estos momentos —con los datos que le hemos aportado y que no ha aclarado suficientemente usted— no se ha podido volar al archipiélago canario, como he dicho en mi primera intervención, no se consiguen billetes en 10 ó 12 días y ha quedado la gente tirada en los aeropuertos.

Nosotros sí pensamos que hay una problema de planificación. Cuando surge un tema de esta naturaleza para territorios frágiles hay que tener la agilidad necesaria para buscar medidas, para no dejar aislados esos territorios. Por ejemplo, entendemos que es prioritario atender el tráfico nacional, el español, antes que el internacional. Ése es nuestro criterio.

Dice usted que ha habido 22.000 plazas libres para Canarias en el mes de septiembre. A mi me gustaría que nos aportara esto datos, porque vamos a demostrar que eso es absolutamente imposible. El número de plazas ofertadas por Iberia a Canarias en un mes está en torno a las 100.000, y con los datos que nosotros hemos aportado, que difieren en 10.000 de los suyos, el número de plazas canceladas es de 41.000. Si a los 60.000 que quedan les restamos los 22.000 que quedan libres, según sus cálculos a Canarias han ido los aviones a un tercio de ocupación. La gente no encuentra billete para volar en 10 ó 12 días y, repito, según sus cálculos los aviones van a un tercio de su ocupación. Eso para nosotros no es de recibo y no voy calificar lo que se merece esa aseveración que acaba de hacer.

En principio, ha dicho públicamente que toda esta política era para descongestionar Barajas y ha suprimido una serie de destinos con salida de Canarias, por ejemplo a Alicante, Málaga y Bilbao, para pasarlos por Madrid, lo que ha servido para congestionar más Barajas. Ha encarecido el tráfico con Canarias, porque al haber menos vuelos y haber cancelado plazas se obliga a la gente a ir en clase preferente, y han suprimido tarifas mini, supermini y la tarifa turista especial, que es la que posibilita enlaces con el extranjero. Han puesto en servicio aviones inadecuados, han cobrado plazas de preferente con servicios de turista, ha habido una improvisación en la programación, etcétera.

Nos dice que la línea 5.528, Tenerife-Alicante-Palma, era deficitaria y que por eso la han suprimido. Pero del 29 de marzo, que estaba en funcionamiento, al 29 de agosto, las plazas ofertadas eran 7.260 y se ocuparon 5.767, es decir, hubo un 79,4 por 100 de ocupación.

Nosotros entendemos que es una falta de respeto a las instituciones canarias, concretamente al Gobierno de Canarias, situar todo este problema como una movida del vicepresidente del Gobierno de Canarias en contra de los intereses de Iberia. También entendemos que es grave que usted no esté suficientemente enterado del problema. Puede ser porque le han fallado los asesores, o porque realmente no está puesto en el asunto, pero en una materia de esta naturaleza, y para el presidente de la compañía de bandera española, esto es absolutamente inaceptable. No ha habido coherencia al explicar por qué se ha producido esta situación en septiembre, si por Barajas, si por los pilotos o si por no tensionar la operación de sus aviones, que también se ha dicho en prensa.

Han sido poco claros. En cada uno de los momentos en que le hemos escuchado a lo largo del mes de septiembre ha habido una explicación diferente. Si Canarias es tan buen mercado, si es tan importante, cuídelo, señor De Irala. Su responsabilidad es cuidar ese mercado, porque lo va a perder, le aseguro que va a perder el mercado canario actuando como está actuando Iberia, con esa desconsideración hacia Canarias.

No quiero ni pensar qué pasaría si con la sensibilidad que existe en estos momentos por los actuales dirigentes de Iberia no pudiera el Gobierno imponer, en caso de necesidad, las obligaciones de servicio público y estuviéramos sujetos a la arbitrariedad de las decisiones de las compañías. Si es así, está clarísimo hay que ir a los cambios de las direcciones de las empresas y poner al frente de ellas dirigentes con mayor sensibilidad hacia la necesidad social y la cohesión territorial del Estado.

Su autocomplacencia de lo bien que vamos, teniendo tirados a un montón de usuarios que, con los datos que les he aportado, no pueden volar, para nosotros, como comprenderá, es absolutamente inasumible. No nos ha dicho si la voluntad de la empresa es cumplir el acuerdo adoptado por el Congreso, en el sentido de restituir los vuelos cancelados. Ahora le entregaré al presidente de la comisión, para que le haga entrega de ella, una certificación de esa moción, aprobada por mayoría.

Entendemos, señor De Irala, que usted puede ser un magnífico gerente de una empresa para hacer coches, para hacer aviones, para hacer cajetillas de cigarros, para eso perfecto, pero para dirigir a la principal empresa, la principal compañía aérea española, que tiene como obligación ser rentable y competitiva, pero al propio tiempo intentar pensar desde el punto de vista social y desde el punto de vista político en las necesidades de un territorio frágil alejado en el Atlántico, entendemos que usted no es la persona adecuada en estos momentos para regir los destinos de esta empresa, repito, y veríamos con agrado que usted dimitiera o que el Gobierno le cesara.

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

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Es de agradecer que el señor De Irala haya venido a esta Comisión bastante documentado, y también sería de agradecer que alguno de los datos y documentaciones que ha manejado se nos facilitaran para tener por lo menos un nivel de conocimiento aproximado al que tiene el presidente de Iberia.

Creo que al final hay cuestiones que son muy difíciles de poder rebatir o combatir —como queramos llamarlo— porque a lo largo de toda su comparecencia el señor Irala está negando que haya habido reducción de vuelos. Dice que hay una planificación de la compañía que ha sido incumplida, que lo que se ha incumplido es el crecimiento. Sin embargo, creo que la realidad nos demuestra que sí ha habido una reducción de vuelos. Hay determinados vuelos, a determinadas comunidades, que estaban operando antes de septiembre y que hoy día ya no operan. Por tanto, queda suficientemente claro que sí ha habido una disminución de vuelos. Respecto a las interpretaciones en cuanto a si son reducciones por cambios de previsiones o no, me parece que es bastante indiferente.

La mayor dificultad que van a tener Iberia y el ministro de Industria es convencer a la sociedad de lo que están diciendo. La sociedad, el usuario, saben perfectamente que hay unas enormes dificultades en este momento para coger el vuelo que se desea; que hay enormes dificultades para viajar a determinados puntos; eso lo sabe todo el que usa el transporte aéreo. Por tanto, me parece bien que el señor

Irala venga aquí en plan defensivo y cargado de cifras, pero realmente a los que tiene que convencer es a todos aquellos usuarios que son conocedores, incluso mejor que nosotros, de cuáles son los problemas que existen en este momento.

Le había dicho antes al señor Irala que en Navarra, en Pamplona concretamente, había habido una reducción de vuelos, y me dice que no, que se han incrementado, pues que me diga donde están los vuelos 5.607 ó 5.608, que venían operando hasta este momento y que ahora no existen. ¿Es eso reducción de vuelos o no, señor De Irala? Había dos vuelos, y le estoy dando su número concreto, que con anterioridad al mes de septiembre venían haciendo el trayecto regular Pamplona-Madrid y Madrid-Pamplona y que hoy no existen. ¿Es eso una reducción de vuelos o no?

Yo creo que se está confundiendo con el planteamiento y se lo he botado de explicar anteriormente. El año pasado operaba una compañía privada, Líneas Aéreas Navarras, que hoy ya no existe, que ha desaparecido por alguno de los motivos que yo he facilitado anteriormente; ya no existe esa compañía. Lógicamente, Iberia ha incrementado el número de vuelos a raíz de la desaparición de esta compañía, pero ha surpimido dos de los que veníamos teniendo, el 5.606 y el 5.607, señor De Irala. Es más, lo está negando, y como quedan recogidas sus palabras en el «Diario de Sesiones», yo lo transmitiré a la prensa, porque creo que es imposible negar un hecho evidente que todos conocemos y no hay posibilidad de decir lo contrario.

De todas maneras, como ya han dicho otros portavoces, hay mayores dificultades en unos territorios que en otros para desplazarse. Sevilla, que tiene AVE, seguramente puede solucionar el problema mejor que Galicia, que tiene muy malas infraestructuras, eso es innegable, o mejor que el problema de todas las islas, que no tienen alternativa de transporte. Dentro del territorio de la Península también hay comunidades que tienen dificultades, pues de Galicia a Madrid hay una mala conexión ferroviaria, malas vías de comunicación; por ejemplo, es la tercera semana que yo vengo en coche, 410 kilómetros, porque no puedo coger un avión, pues contribuya a aumentar el *overbooking* si me reservo todos los días de la semana para volver y, como no hay una hora exacta de retorno, hay que recurrir a otros medios. Eso está constatado, por lo que es difícil de negar.

En definitiva, creo que hay dos problemas fundamentales. Uno, que Iberia, con estas medidas, trata de aliviar la mala situación en que se encuentra el Ministerio de Fomento con motivo de las continuas congestiones de Barajas. Dos, que la política que ha emprendido Iberia de recortes de vuelos, con una filosofía totalmente mercantilista, se produce como consecuencia de su próxima privatización. Tres, otro argumento —que el señor De Irala ha reconocido— es que hay ciertas dificultades con los pilotos. Por tanto, vamos a ser serios y rigurosos, vamos a llamar las cosas por su nombre y vamos, entre todos, a buscar las soluciones oportunas para corregir este tipo de situaciones, pero no de la manera en que esta tarde ha tratado de hacerlo usted ante esta Comisión, abrumándonos con datos de los que nosotros no disponemos e incluso diciendo alguna cosa que no se corresponde con la realidad.

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor De Irala, en su exposición, bastante autocomplaciente, del desarrollo de la compañía, nos ha dibujado una empresa, desde su óptica, bien gestionada, con una línea directriz nítida, marcada cara a su futuro desarrollo temporal, reiterándonos que nunca había crecido tanto como ahora. Es posible que nunca se haya producido tal volumen de encargo de aeronaves, pero también es cierto que hay una ola mundial, hasta ahora —ya veremos qué ocurre en los meses próximos—, de bonanza económica, de crecimiento económico, y nunca la Unión Europea había aprobado políticas comunes para todos los países integrados en ella: la célebre normativa de liberalización del tráfico aéreo.

No obstante, en las últimas semanas me han llamado la atención varios acontecimientos. Primero, el jueves de la semana pasada, el Pleno del Congreso de los Diputados aprobó un proyecto de ley que se denominaba así: concesión de varios créditos extraordinarios por importe de 8.070 y pico millones de pesetas para abonar a las compañías aéreas las bonificaciones aplicadas de las tarifas de pasajes aéreos durante los ejercicios de 1995 y 1996 a los ciudadanos españoles y de los demás Estados miembros de la Unión Europea residentes en las Islas Baleares, Islas Canarias y Melilla. Estos 8.070 y pico millones de pesetas los demandan compañías que los han adelantado por prestar servicios en esos dos años de 1995 y 1996, Iberia Aviaco, Spanair, Air Europa, Air Nostrum y Panair. Curiosamente, sólo una de esas compañías, Spanair, ha reclamado el abono de intereses de demora por el retraso en el pago de las liquidaciones practicadas correspondientes a las subvenciones de los residentes en las Islas Canarias, cuarto trimestre de 1995 y primer trimestre de 1996, y en las Islas Baleares, tercer y cuarto trimestres de 1995, y el servicio jurídico del Minsiterio de Fomento ha informado sobre la procedencia de estos intereses de demora, que han ascendido a 24 millones de pesetas. Me ha llamado la atención que una empresa, tan bien gestionada financieramente como Iberia, no haya demandado esos intereses de demora. Yo le sugiero que los demande porque tiene el mismo derecho que Spanair. Usted dice que gestiona como si fuese una empresa privada; me da la impresión de que no bajan de 300 ó 400 millones de pesetas los que está momentáneamente dejando de percibir del Estado y yo le sugiero, dado que a mí me interesa la compañía Iberia, que incremente financieramente a la misma.

En segundo lugar, me han llamado también la atención algunas de las consideraciones que usted ha hecho aquí. Yo diría que el señor Irala de hace un año no se parece al actual, tengo la impresión de que las circunstancias le han dominado. Usted, hasta hace muy pocos meses, casi estaba marcando la política aeronáutica española, porque, en efecto, no había política aeronáutica dictada por el Ministerio de Transportes y usted estaba marcando el paso. Eso está en la prensa y, obviamente, no es un halago —usted no los necesita—, pero las circunstancias se han impuesto, y además usted mismo ha reconocido prácticamente la bondad de aquel aforismo castellano: del dicho al hecho hay un trecho. Ustedes hicieron un diseño que no están pudiendo

cumplir y tienen que dar marcha atrás; fruto de ese tener que dar marcha atrás es el conflicto de pérdida de credibilidad ante la población, ante los poderes económicos, ante las cámaras de comercio, ante las confederaciones de empresarios y ante las centrales sindicales de las diferentes comunidades autónomas, colectivos que se han expresado en los distintos medios de comunicación.

A mí me ha preocupado mucho esa política demasiado expansiva. En España, con el poder de la empresa pública, ustedes han ido involucionando las políticas de liberalización del tráfico aéreo español. Air Europa tendrá las dificultades económicas que tenga, y aunque un parlamentario normal y corriente como el que le habla no tiene acceso al conocimiento interno de la compañía Air Europa o de Spanair, pero ustedes están fagocitando a Air Europa, con los once aviones y sus tripulaciones-pertinentes; posiblemente le haya venido muy bien esa operación a la compañía Air Europa, pero están debilitando la libre competencia.

A comienzos de esta sesión, cuando debatíamos sobre política marítima, algo equivalente mencionaba este interviniente cuando hacía referencia al papel que la compañía Trasmediterránea ha venido jugando con Isnasa y Flebasa en el tráfico del Estrecho y con Baleares, papel que ha llevado casi a fagocitarla y a quedarse con sus barcos. Curiosamente, ahora hay una involución en el ámbito de la política de liberalización del tráfico aéreo que impulsó el Gobierno socialista anterior, están fagocitando Air Europa y están debilitando a Spanair. Yo no me atrevo a calificar ese conjunto de datos que nos ha dado usted sobre los *slots*, pero en una comparecencia de estas características me habría gustado estar en condiciones de poder debatir sobre si los *slots* que tiene Spanair son los adecuados y en las horas adecuadas y por qué no los utiliza, pues no lo sé, y también sobre las otras compañías. La realidad es que, en España, estamos bajando escalones en lo que se refiere a la eficacia de nuestras políticas de liberalización del tráfico aéreo. Creo que aquí hay una responsabilidad política innegable, es una responsabilidad política gubernamental, que concretamente a usted y a todo su grupo directivo en la compañía les está permitiendo llevar a cabo unas actuaciones que tendrían que ser sometidas a un trabajo y a un control parlamentario más intenso que en la actual legislatura no se ha hecho. Con comparecencias, por dignas que sean, no es posible penetrar en el problema. Y hay una realidad: en quienes son usuarios permanentes del avión hay un grado de crispación notable y tiene que haber responsables políticos de ello. Nosotros reiteramos que el responsable político del mal funcionamiento de la compañía, sin duda alguna, es el ministro de Industria; responsable político que tendría que venir aquí a explicar qué va a ocurrir con esta compañía en la primavera. **(El señor Ortiz González: Pídanlo, pídanlo.)** No, no. Un gobernante digno da un paso al frente e informa en las Cortes Generales, un gobernante con responsabilidad da un paso al frente y explica qué ocurre, porqué el problema central de la compañía es que en seis meses será total y absolutamente privada. Las empresas constructoras de primer calado de este país se quedarán con un 30 y pico por ciento, y British Airways y Ameritan Airlines, y la posterior oferta pública de venta, harán que la compañía que de totalmente fuera del control de las Cortes Generales, del control...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, creo que no es momento ni hora para hacer predicciones hacia el futuro. Le ruego que termine.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, el ministro Piqué ha anunciado que en la primavera de 1999 la compañía estará privatizada. Está en la prensa. No es una predicción. Lo reproduzco porque lo ha manifestado el señor Piqué.

A nosotros nos ha preocupado la intervención del señor presidente de Iberia. Ha hecho una exposición que no se corresponde con una realidad palpable. Nosotros creemos que la compañía tiene que dar un vuelco de aproximación a la defensa del interés público en general y, desde esa óptica, nosotros demandamos al Gobierno actuaciones en ese sentido. La compañía no puede estar regida por principios exclusivamente mercantilistas, por principios economicistas. La compañía tiene que prestar, mientras sea pública, un servicio que atienda los intereses ciudadanos globales.

Termino, señor presidente, con una sola referencia, y no la voy a hacer con respecto a Canarias porque se ha hecho en muchas ocasiones. A mi me pasan la programación que la compañía ha publicitado el 2 de octubre y no se parece en nada a lo que ha dicho el señor presidente de Iberia; me estoy refiriendo a los vuelos A Coruña-Madrid. Aquí nos ha hablado de ocho vuelos y, sin embargo, en la programación a la que estoy haciendo referencia —que figura en la prensa— son seis vuelos. Y así en tantas y tantas otras rutas en las que el planteamiento económico —como en la de Alicante— impera sobre cualquier otro. De ahí nuestro malestar con el funcionamiento de la compañía desde esa óptica y nuestra preocupación. Desde luego, nosotros estimamos que el Gobierno tiene que tomar medidas con la compañía en lo que se refiere a la línea directriz que debe continuar, con independencia de las personas que la rijan y que tengan responsabilidades. El Gobierno tiene que atender el bien público.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Señor presidente, no quiero desaprovechar la oportunidad de cerrar las intervenciones como representante del Grupo Parlamentario Popular.

Quiero resaltar la apuesta por un futuro positivo de Iberia, corregido, como se tienen que corregir todas las previsiones, todos los planes directores y todos los planes estratégicos: la apuesta por más pilotos, la apuesta por una renovación de la flota. Comparto con el representante de Coalición Canaria y el presidente de Iberia —y no podía ser de otra forma—, la trascendencia que tiene Canarias en número de vuelos, en número de pasajeros, en repercusión en los ingresos, en repercusión en los porcentajes del número de vuelos —el 40 por ciento del total de Iberia y el 24 por ciento en los ingresos—, pero no comparto con el señor Rivero el tema de los precios. Parece mentira que con los datos estadísticos no se pueda coincidir en afirmar que la liberalización que solicitó Canarias —política, social y económicamente— ha conseguido que, en 1998, los precios medios entre Canarias y la Península o interinsulares

se hayan abaratado desde el año 1994, como consecuencia de esa liberalización y competencia. Insisto, refuerzo esa afinación que ha hecho el señor De Irala, porque es facilísimo contrastar si es cierto o no que ha sido positivo aquello que pedían los representantes de todos los sectores canarios.

Creo que las alteraciones o posibles reducciones en Barajas los próximos días van a ser excepcionales. Se ha avisado de la circunstancia excepcional de que, en tiempo también excepcional, desfasado con relación a sus necesidades cronológicas, la torre de control nueva y la nueva pista de Barajas se van a poner inminentemente en funcionamiento. Respecto al número de vuelos y de viajeros, han salido informes en la prensa. Yo creo que es muy fácil y sugiero la publicación por Iberia y divulgación del número de vuelos que hay a los distintos aeropuertos, el número de plazas ofertadas y realmente ocupadas, y hay un momento muy oportuno que es la puesta en servicio del nuevo calendario, el 25 ó 26 de octubre; ampliar esa información a nivel de comunidades autónomas y el resultado, mes a mes o trimestralmente, de la explotación.

Aquí se han pedido comparecencias y dimisiones. Las comparecencias tienen una tramitación clarísima y es que la solicite el grupo que desea la comparecencia de alguien que estima que es responsable de un sector. En el caso de la política de Iberia, si esa persona es el ministro de Industria, el grupo que así lo estime oportuno solicita su comparecencia, si no la pide el propio responsable espontáneamente, y si ese grupo parlamentario lo considera prioritario, entra rápidamente por vía de urgencia en la primera convocatoria, como han entrado once comparecencias en esta sesión del presidente de Iberia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor De Irala, tiene la palabra para dar por finalizada la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (De Irala Estévez): Quiero aclarar al señor Rivero que los datos que yo tengo son muy claros. En el mes de septiembre —y ya tengo los datos al 30 de septiembre—, Península-Canarias, 222.000 asientos y 199.000 pasajeros, es decir, que ha habido 23.000 asientos que han ido vacíos a Canarias en el mes de septiembre. Con esto no pretendo abrir un debate. Estoy seguro que esto lo podremos concretar.

Quiero agradecer a todas SS.SS. la oportunidad que me han dado de poder expresar aquí o, por lo menos, intentar explicar algunos aspectos de Iberia que me parecían fundamentales. Pero para mí lo más importante ha sido la oportunidad de conocer sus opiniones y, sobre todo, de tener una mejor valoración de sus preocupaciones y prioridades. No duden ustedes que lo tendré en cuenta. Espero que todo esto sirva, en definitiva, para mejorar el servicio a nuestros clientes. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor De Irala.

Muchas gracias, señores portavoces.
Se levanta la sesión.

Eran las nueve y diez minutos de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**. C/. Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional**. B.O.E.
Avda. Manoteras, 54. 28050 Madrid. Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: M. 12.580 - 1961