



DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE CANARIAS

IV LEGISLATURA

Año: 1998

DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 4

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. DON JOSÉ MIGUEL BRAVO DE LAGUNA BERMÚDEZ

Sesión núm. 4

Miércoles, 9 de septiembre de 1998

ORDEN DEL DÍA

1.- COMPARECENCIAS

1.1.- Del Gobierno, sobre las medidas restrictivas a los vuelos Canarias-Península, previstas por Iberia.

1.2.- Del Gobierno, sobre la subida de las tarifas aéreas en el tráfico interinsular canario.

1.3.- Del Gobierno, sobre la comunicación del Ministerio de Fomento respecto a la autorización para la emisión del canal de la Televisión Autonómica.



SUMARIO

Se abre la sesión a las once horas y diecisiete minutos.

COMPARECENCIA DEL GOBIERNO, SOBRE LAS MEDIDAS RESTRICTIVAS A LOS VUELOS CANARIAS-PENÍNSULA, PREVISTAS POR IBERIA.

Página 3

Para manifestar el criterio del Gobierno en relación con el tema objeto de la comparecencia, interviene el Vicepresidente del Gobierno y Consejero de Turismo y Transportes, señor Olarte Cullen.

Por sus respectivos grupos parlamentarios toman la palabra los señores González Hernández (GP Coalición Canaria-CC), Padrón Morales (GP Mixto), Fresco Rodríguez (GP Socialista Canario) y Sánchez-Simón Muñoz (GP Popular).

Contesta a las cuestiones formuladas por los distintos grupos el señor Olarte Cullen, y agota un segundo turno de intervenciones el señor González Hernández, portavoz del grupo solicitante de la comparecencia.

Cierra el debate una nueva intervención del señor Vicepresidente del Gobierno.

COMPARECENCIA DEL GOBIERNO, SOBRE LA SUBIDA DE LAS TARIFAS AÉREAS EN EL TRÁFICO AÉREO INTERINSULAR CANARIO.

Página 17

El Vicepresidente del Gobierno y Consejero de Turismo y Transportes, señor Olarte Cullen, informa sobre el tema planteado en la iniciativa.

Toman a continuación la palabra los señores Brito Soto, por el GP Socialista Canario, solicitan-

te de la comparecencia; Padrón Morales (GP Mixto), Hernández Rodríguez (GP Popular) y González Hernández (GP Coalición Canaria-CC).

Responde a los planteamientos de los distintos portavoces el señor Vicepresidente del Gobierno, y se acoge a un turno de réplica el señor Brito Soto, que da lugar a una nueva intervención del señor Olarte Cullen.

Concluye el debate con una breve intervención del señor portavoz del grupo solicitante de la comparecencia para hacer alguna precisión.

COMPARECENCIA DEL GOBIERNO, SOBRE LA COMUNICACIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO RESPECTO DE LA AUTORIZACIÓN PARA LA EMISIÓN DEL CANAL DE TELEVISIÓN AUTONÓMICA.

Página 27

Para informar sobre el tema toma la palabra el señor Suárez Alonso, Consejero de Presidencia y Relaciones Institucionales, y en relación con expresado hacen uso de la palabra los señores Alemán Santana, del GP Socialista Canario, solicitante de la comparecencia; Padrón Morales, del GP Mixto; Sánchez-Simón Muñoz, del GP Popular; y González Hernández, del GP Coalición Canaria-CC.

Para responder a las cuestiones planteadas por los distintos portavoces vuelve a tomar la palabra el señor Suárez Alonso.

La réplica del señor Alemán Santana da lugar a una nueva intervención del representante del Gobierno, con la que concluye el debate.

Se levanta la sesión a las catorce horas y cincuenta minutos.



(Se abre la sesión a las once horas y diecisiete minutos.)

COMPARECENCIA DEL GOBIERNO, SOBRE LAS MEDIDAS RESTRICTIVAS A LOS VUELOS CANARIAS-PENÍNSULA, PREVISTAS POR IBERIA.

El señor PRESIDENTE: Muy buenos días. Vamos a comenzar la sesión de la Diputación Permanente. Como sus Señorías saben, esta propia Diputación Permanente, en su reunión del pasado día 3, acordó la convocatoria de esta sesión para comparecencia del Gobierno. Y corresponde, en primer lugar, la comparecencia del Gobierno, sobre las medidas restrictivas a los vuelos Canarias-Península, previstas por *Iberia*, a solicitud del Grupo de Coalición Canaria. El desarrollo de la comparecencia se producirá, pues, de acuerdo con el Reglamento tal y como lo hacemos en el Pleno y en las comisiones ordinarias, de tal manera que en primer lugar interviene el representante del Gobierno, a continuación el grupo solicitante de la comparecencia, luego fijarán su posición los restantes grupos, contestará el Gobierno a las cuestiones u observaciones formuladas, interviene de nuevo el grupo solicitante de la comparecencia y cerrará finalmente el representante del Gobierno si así lo desea. Por tanto, y en primer lugar, corresponde el turno de palabra al representante del Gobierno, que en este caso es el Vicepresidente del Gobierno y Consejero de Turismo y Transportes, don Lorenzo Olarte.

El señor VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO Y CONSEJERO DE TURISMO Y TRANSPORTES (Olarte Cullen): Señor Presidente. Señorías.

En muchas ocasiones pensamos que los atropellos sólo pueden darse por automóviles y en las carreteras, sin embargo aquí estamos asistiendo a un atropello que recientemente se ha dado, pues, por una compañía aérea. Es el último atropello producido por *Iberia* en el archipiélago canario, una comunidad como ésta tan sensible a todo lo que pueda ocurrir en el normal sosiego de la circulación aérea entre las personas. Se ha decidido de buenas a primeras, con un de hoy para mañana, con un secretismo absoluto, que es lo que en términos vulgares se suele decir con nocturnidad y alevosía, producir una reducción, una reducción muy importante, en los destinos que venían produciéndose a cargo de la compañía aérea, reduciéndose frecuencias, cambiándose modelos de aeronaves —está volviendo a operar desde el archipiélago canario a Madrid el 727, por ejemplo, el jueves de la semana pasada, pues, tuve la oportunidad de comprobarlo personalmente—, cambiando escalas técnicas por conexiones en Barajas, aumentando considerablemente los tiempos de espera de nuestros pasajeros, propiciándose pérdidas continuas de equipaje, y en

definitiva desconociéndose palmariamente que los canarios que viajamos hacia el exterior sólo podemos hacerlo utilizando el modo aéreo.

Por eso si la reducción anunciada un tanto oficiosamente, o no muy formalmente, por *Iberia* en cuanto a estos próximos meses en sus vuelos, no sólo se produce en el archipiélago canario sino en otras comunidades autónomas, y en éstas ha habido una queja y un clamor bastante notable a la hora de expresar y patentizar sus discrepancias, ¡qué no decir de la comunidad canaria!, donde se ha producido la misma falta de sensibilidad, respeto y consideración con el conjunto de los ciudadanos, en este caso insulares, con lo cual se agrava la situación, al ser víctimas de esa situación permanente y natural de inconvenientes y desventajas cuando de desplazamiento se trata.

En su día se dictaron una serie de medidas positivas para el archipiélago canario, evidentemente, como la liberalización del transporte aéreo, la aplicación de los Reglamentos 2.407 y 2.408 de la Unión Europea, la aplicación cada vez más rigurosa de las reglas de la libre competencia. Todo ello, lejos de jugar a favor de la mejora de nuestras comunicaciones aéreas, por razón de la actuación de *Iberia*, a diferencia de lo que ha ocurrido en el transporte marítimo, se han convertido en dificultades añadidas que han generado huelgas de personal, cambios a peor de los aviones a efecto de los servicios, supresión en unas ocasiones de la clase preferente y en otras un mantenimiento de una clase preferente sin que se conozcan las ventajas con respecto a la clase normal, a la clase turista, ya que el confort o el servicio prácticamente es el mismo y la comida es un poquito menos mala; ésa es la diferencia por lo que se refiere al archipiélago canario. Frecuentes situaciones de *overbooking*, que se vienen operando en los últimos días como se ha puesto de manifiesto después de la decisión de *Iberia*; sistema defectuoso y poco transparente de reservas.

En el archipiélago canario, a pesar de los esfuerzos que hemos hecho, incluso de satisfacer con nuestros propios medios las posibilidades de que se instituyera aquel abandono del sistema *Amadeus* por otro similar, hoy sin embargo no se pueden hacer reservas en el archipiélago canario entre las islas cuando se pretende desde el exterior —por cualquier razón—, está cerrado absolutamente al sistema general de reservas la compañía filial de *Iberia* y compañía del grupo *Iberia*. Listas de espera con una cantidad de irregularidades indiscutibles. Impuntualidades. Como antes hablaba yo, las famosas pérdidas de equipaje, que también hemos sufrido con todo lo anterior los canarios de una manera muy especial. Al igual que en una temporada inmediatamente anterior, nos vimos obligados a acudir al servicio de defensa de la competencia —y hasta ahora el procedimiento está siendo favo-

nable a nuestros intereses—, como consecuencia de aquella subida de tarifas en que las compañías —*Iberia*, *Aviaco*, *Spanair* y *Air Europa* por igual— habían determinado. Se puede concluir que en lo que va del presente año se ha cancelado y variado un porcentaje importante de vuelos.

¿Y cuál es la conclusión? Menos líneas, menos aviones, en el conjunto del tráfico Península-Canarias y viceversa, cosa que nos preocupa extraordinariamente. Una indeseable situación general de *overbooking* y, por lo tanto, un incremento de los perjuicios a los viajeros. Una confusión notable en las agencias de viaje, que hemos podido constatar en estas últimas fechas hablando con sus representantes, como consecuencia de la nula planificación y consecuencia también de la falta del preaviso necesario con que *Iberia* ha efectuado este último plan de ajuste. Reservas ya hechas, reservas que se habían hecho meses atrás por distintos usuarios como consecuencia de la programación que se contiene en el famoso librito *timetable*, pues, que, lógicamente, fracasan. Y aquellos que tuvieron la previsión, con cierta antelación, basándose en la oferta de la compañía aérea y en su compromiso también de hacer sus reservas, pues, se ven que de la noche a la mañana quedan descabalgados. Al igual que se ha podido comprobar que en las pantallas de las agencias de viaje, en un mismo día aparecen y desaparecen los mismos vuelos; poca información a las agencias, y en ocasiones son fantasmas en pantalla que tan pronto se cita un vuelo como desaparece. Perjudicadas las agencias, evidentemente, pero sobre todo el usuario, sobre todo los usuarios canarios, que son quienes tienen este modo como única forma de relacionarse con el exterior, y por supuesto los intereses turísticos, tan ligados a la bondad o no del transporte aéreo.

Se han constatado altibajos en los importes de las tarifas *mini*. Se ha constatado también, y ya nos ocuparemos en cualquier momento, porque en esto no sólo vamos a estar ojo avizor sino que hacemos *casus belli* de todo lo que sea la observación del tráfico aéreo en su conjunto, y a nosotros, por ejemplo, los canarios nos afecta también un Madrid-Chicago, nos afecta todo; y cuando nosotros vemos que *Iberia* presume de haber reducido extraordinariamente las tarifas en los vuelos Madrid-Chicago eso es cierto, pero para un porcentaje insignificante de plazas del avión, lo cual quiere decir que es una publicidad engañosa, y sobre eso también nos ocuparemos, en un futuro próximo. De momento bastante tenemos con atender a lo que son cuestiones canarias *stricto sensu*.

Se ha hablado del arrendamiento por parte de *Iberia* de aviones pertenecientes a compañías extranjeras, con personal incluso que no conocía el idioma español, y a lo largo de meses y meses, soportándolo la ciudadanía canaria con una paciencia bíblica impresionante, hemos podido ver cómo

cuando se nos trasladaba de Canarias al exterior muchas, muchas personas, no conocían, no podían saber, en un momento dado no se podían dirigir a un miembro de la tripulación porque no conocía el idioma español, el cual tenía necesariamente que utilizar un intérprete contratado *ad hoc* en la línea correspondiente. ¿Es esto una eficacia en el servicio? ¿Es esto lo que nos merecemos los canarios?

En suma, un absoluto desconcierto y confusión para todos.

La famosa tabla de horarios, el *timetable*, da a conocer anticipadamente por período de seis meses, lo que supone un compromiso de lealtad de una compañía aérea con su clientela, cautiva además en estas islas. Y por eso es por lo que estamos estudiando aspectos jurídicos de estos incumplimientos, ya que... tengan en cuenta que esto es algo como la extrapolación al mundo aéreo de lo del perro del hortelano: *Iberia* ni come ni deja comer. Si *Iberia* en un momento dado programa en sus vuelos, vuelos con Alicante, con Asturias, con Bilbao, con Jerez, con Santiago, con Valencia y con Vigo, por ejemplo desde Gran Canaria; o con Alicante, Asturias, Bilbao, Granada, Jerez, Palma de Mallorca, Santiago y Valencia con Santa Cruz de Tenerife, y de buenas a primeras, después de establecerlo en su programa y en sus *timetables*, los elimina, ¿qué es lo que ocurre con esto? En primer lugar, que produce los inconvenientes que antes referíamos al usuario. Pero además está impidiendo la libre competencia de las compañías aéreas competidoras de *Iberia*, que no han solicitado los *slots* desde el archipiélago canario a Alicante o cualquiera de estos puntos que hemos mencionado, y por lo tanto no sólo no han podido otras compañías obtener esos derechos de tráfico y esos tráficos, que los da la Administración, sino que al tenerlo *Iberia* y luego no disfrutarlo se han quedado por lo visto sin poderlos tener. Y Canarias, evidentemente, perjudicada. En otro caso, pues, no habría sido así, pero da la casualidad de que la competencia de *Iberia* se ve perjudicada y el archipiélago canario también.

Han desaparecido, señoras y señores diputados, han desaparecido en total 24 destinos que antes servía *Iberia* —nos referimos al período de hace un año—, ese año que tanto le ha gustado a *Iberia* mencionar para decir que estamos mejor que con respecto al septiembre del año anterior, cuando ¿por qué se refiere a septiembre? Ya he dicho yo en alguna ocasión que podía haberse referido a la época de Maricastaña, podía haberse referido a la época de la prehistoria, también en la época de la prehistoria no teníamos vuelos y ahora sí los tenemos. Es caprichoso referirse al mes de septiembre anterior. ¿Por qué no se refiere a los últimos tiempos? ¿Por qué no se refiere a los últimos tiempos cuando precisamente en virtud de los esfuerzos que se han realizado desde el archipiélago canario, y nosotros por supuesto que los hemos realizado también, se ha

producido un incremento notable por parte de *Iberia* con respecto a lo que fue el 97, concretamente en el semestre que le siguió?

Todo esto es tipificable. Yo, lógicamente, hoy no comparezco ante sus Señorías a hablar de cuáles van a ser los entramados jurídicos de una impugnación, de un recurso, de una pretensión jurisdiccionalmente planteable. Lo que sí vamos a decir es que se ha encargado por el Gobierno a los servicios jurídicos el planteamiento de la correspondiente pretensión ante los órganos competentes de... que existen en un Estado de Derecho, existe en el nuestro, para tipificar esta conducta claramente ya dentro de un supuesto de abuso de la posición de dominio de *Iberia*, por cuanto la Ley de Defensa de la Competencia califica como conducta prohibida la limitación de la producción en perjuicio injustificado de las empresas, de otras empresas o de los consumidores. Y el propio artículo 6 de la Ley de Defensa de la Competencia, prohíbe la negativa injustificada a satisfacer las demandas de prestación de servicio. ¿En qué justifica *Iberia* cuando el porcentaje de ocupación de este semestre era el mismo del anterior, por ejemplo con Alicante, la supresión de esos vuelos? ¿En qué se basa? Esto se debe poner en relación con la oferta pública que la propia empresa lleva a cabo a través de su publicidad. Y nosotros consideramos que publicidad engañosa es aquella que fuere capaz de perjudicar a un competidor, lo de los *slots*, lo que antes hablábamos, lo del perro del hortelano.

Fíjense, Señorías, que en su día nosotros precisamente cuando las compañías aéreas acordaron elevar simultáneamente sus tarifas Canarias-Península, y se distribuyó hasta una circular en las agencias de viaje, nosotros fuimos al servicio de defensa de la competencia. Y el procedimiento ha ido marchando favorablemente a nuestros intereses hasta tal punto de que hasta se nos consideró parte legítima para poder intervenir en tal procedimiento. Y hoy, hoy, es precisamente la Audiencia Nacional la que está interviniendo, porque los consumidores han interpuesto una querrela criminal contra el director general de *Iberia*, el cual ha sido citado en calidad de inculpado. Y nosotros no llegamos a tanto, no quisimos ir a las posibles extorsiones que se causen con una querrela criminal, fuimos simplemente por la vía civil. Pero que el asunto era grave lo pone de manifiesto cuanto hemos hablado anteriormente, y los criterios que el ministerio fiscal y no el juez anteriormente separado de la causa sino incluso el actual vienen manteniendo al respecto en lo que antes hablaba.

Nosotros tenemos que proseguir en esta tarea, que no es de acoso a *Iberia* sino simplemente de defensa de los intereses canarios. Y nosotros tenemos que tipificar y actuar en la medida correspondiente cuando hay una serie de actos que son actos que se consideran desleales con los usuarios, los

que falsean de manera sensible la libre competencia, en todo o en parte, afectando al interés público. Los intereses generales de la Comunidad Autónoma están encuadrados dentro del concepto de interés público. Por ello, en base a lo anterior, hemos dado las instrucciones correspondientes a los servicios jurídicos para que planteen el correspondiente recurso ante el tribunal competente en la materia.

Finalmente, yo tengo que mencionar una referencia muy breve al carácter estratégico del transporte aéreo, reconocido en la ley del REF, reconocido también en la Ley de Acompañamiento a los Presupuestos Generales que actualmente están en vigor, cuando se hablaba de la obligación de... atender las obligaciones de servicio público el tráfico Canarias con el exterior. Y esto afecta sensiblemente, como antes decía, al tema turístico. No hay quien lo pueda dudar, y no quiero cansar a sus Señorías entrando en algo que parece obvio. No nos cabe la menor duda de que el Estado no ha actuado tampoco con un exceso de diligencia en este tema, en tanto en cuanto la declaración de obligaciones de servicio público del archipiélago canario con el exterior, que está establecido en la Ley de Acompañamiento, hasta ahora no se ha verificado. Y no nos duelen prendas, cuando hago esta crítica y esta observación, manifestar que nosotros estamos profundamente satisfechos del comportamiento del Ejecutivo, como lo hemos puesto recientemente de manifiesto, por lo que se refiere a otras esferas. Por lo que se refiere concretamente, y luego ya será objeto de la intervención correspondiente, la reducción del 33% en las tarifas del tráfico aéreo interinsular y la declaración de obligaciones de servicio público al tráfico aéreo interinsular en que realmente se prevé hasta el que en su día se produzca desde la isla de La Gomera. Pero esto no quiere decir que nosotros en este caso no dejemos de reivindicar de cara al futuro, a un futuro próximo, la necesidad de declarar las obligaciones de servicio público en el tráfico de Canarias con el exterior. Porque si la ocupación que dice *Iberia* y que en virtud de esos datos le obliga a que desaparezcan de la noche a la mañana todos los destinos que antes decía, que eran 24 con el archipiélago canario, está basada en una falta de ocupación —no obstante lo cual a lo largo de años y años y años se venían manteniendo, primero por *Aviaco* después por *Iberia*, estos destinos y estos vuelos—, si no son tan rentables como la compañía quiere en momento de una rentabilidad óptima —porque hoy van los vuelos al 100%, en otros momentos sí que le venía muy bien mantener sus aviones con una ocupación del 60% desde Alicante a Canarias, pongo por ejemplo—, entonces si ése es un tráfico que necesita Canarias por muchas razones, y entre otras porque está consolidado ya, pues, desde luego el Estado tiene que hacer acto de presencia. ¿Cómo? Declarando las

obligaciones de servicio público, con las compensaciones correspondientes.

A lo largo de estos meses, hemos tenido nosotros muchas, muchas actuaciones, estando siempre ojo avizor con lo que venía realizando la llamada compañía de bandera. Pero en momentos que tenemos plantear aquí ante el Parlamento de Canarias, ante la Diputación Permanente, esta cuestión, yo tengo que dar algunos datos que verdaderamente son importantes. Datos que se han manejado con una dificultad enorme, hemos tenido que comprobar los programas, los *timetables*, de los tres últimos semestres, del actual, del anterior y del precedente, que era el del 87, el de septiembre del 87, los hemos tenido que manejar con los datos que la compañía *Iberia* ha dado también en relación con su proyecto para entrar en vigor a partir de septiembre. Y aunque digan que sólo son dos meses, no nos lo creemos, porque *Iberia* no sólo ha perdido la total credibilidad que tenía en el archipiélago canario, por lo menos desde la perspectiva del Gobierno de Canarias, sino que si dicen que esta medida va a ser coyuntural y va a durar sólo dos meses, ¿quién nos garantiza a nosotros que no va a continuar en el futuro y vamos a estar sometidos a los mismos inconvenientes?

Miren ustedes, Señorías, el número de vuelos actuales es de 301 vuelos semanales. Nosotros dábamos unos datos –nada alarmantes, más bien realistas–, diciendo que *Iberia*, según nuestras noticias, iba a suprimir 76 vuelos semanales. Pero resulta que, con la información que por escrito nos ha dado *Iberia* y ha dado también a los medios de comunicación social con ocasión de la visita del director comercial de la compañía al Gobierno de Canarias, hace unas semanas, un par de semanas, pues, ha dado una relación de la oferta de *Iberia* para septiembre del 98, y aparte de algo que nos produce... algo de gracia, que produce algo de gracia, como por ejemplo se incluye, para que se vea lo generosos que son con Canarias y cómo va a haber muchas frecuencias, el Gran Canaria-Dakar, con lo cual no sabemos si... si el Estado español pretende invadir Senegal o si por el contrario considera que Canarias pertenece a Senegal, sería bueno que nos lo aclarase la compañía aérea, pues, incluye Gran Canaria-Dakar con tres frecuencias semanales. Y en conjunto nosotros tenemos, en las publicaciones correspondientes, en el *timetable*, los vuelos actuales, eso no hay quien lo pueda engañar, quien lo pueda desmentir: ahí está. Y tenemos la relación que por escrito nos ha dado *Iberia* de su oferta con respecto a septiembre del 98. Los vuelos semanales son 301, los vuelos que *Iberia* dice que suprime son 152. Luego, suprime aproximadamente el 50% de los vuelos –y esto según datos documentales–, esto supone que los vuelos suprimidos en 9 semanas serían 1.368, que serían 13.680 si calculamos 100 plazas, aproximadamente son 110

las de un *DC9*, pero si sólo ponemos 100 para redondear, serían unas 14.000 plazas las que se suprimirían a la semana, y en 9 semanas, pues, multipliquen ustedes por 9 que sería..., pues..., ciento treinta y seis mil y pico plazas, en las 9 semanas, si es que realmente los proyectos de *Iberia* son serios y culminan en el mes de octubre próximo. Esto es verdaderamente grave, la reducción de un 25% ya lo era. La reducción a que yo me refiero, pues, es mucho más, y tengan en cuenta ustedes que estos son datos en una sola dirección, en trayectos de ida. Cuando aquí hablamos de una reducción, de una supresión de 152 vuelos es en una dirección, pero, es que hay que contar las dos direcciones que es el conjunto de plazas que se ofertan en total por la compañía.

Por tanto, y finalmente, nosotros creemos fundamental declarar el servicio público esencial para el transporte aéreo de Canarias con el exterior imponiendo obligaciones de servicio público para rutas con Canarias, para las que lo precisen con previsión de las compensaciones precisas; creemos que es preciso un trato prioritario y declararlo ya por parte del Estado en la forma correspondiente, en situaciones de emergencia para los tráficos con procedencia y destino en Canarias. No es igual cómo Canarias soporta una huelga en el sector aéreo que cómo la soporta Barcelona o cómo la soporta Santiago de Compostela, y nosotros, sin perjuicio de que el derecho de huelga se respete, se mantenga, se defienda y sobreviva a cualquier tentación, que no creemos que está en el ánimo de nadie que se produzca, sin embargo sí que tenemos que tener en cuenta que cuando se produce en un servicio público, en un sector público y lo padece un territorio que lo soporta de manera muy superior a la que lo soporta el resto del territorio español, hasta tal punto de que el perjuicio es irreversible porque puede producirse la incomunicación, no cabe duda que a la hora de establecer las obligaciones de servicios mínimos que hay que realizar y demás hay que tener en cuenta de una manera muy especial a los archipiélagos, y de una manera especialísima al archipiélago canario, que no tiene otras posibilidades de comunicación con el exterior.

Es fundamental para nosotros proseguir en la negociación de la transferencia en competencias de tráfico aéreo interinsular. El tráfico marítimo ha venido funcionando perfectamente, no hay una queja, no hay problema, las tarifas se han reducido, los tráficos han aumentado, los trayectos han aumentado, las frecuencias también, el nivel de competencia entre las empresas también, –se acabó aquella vieja hegemonía de *Trasmediterránea*–, tenemos las competencias del tráfico marítimo interinsular: ¡tan mal no lo habremos hecho cuando este es el panorama que ofrece el servicio público marítimo interinsular! ¿Por qué vamos, por lo tanto, a dejar de seguir planteando –como hace unos días le de-

cía yo al Vicepresidente Rato— nuestros deseos de tener competencias en tráfico aéreo interinsular?, ¿no es Canarias la que saldría beneficiada?

Por todo esto, pues, he querido hoy compartir mis preocupaciones y mi desasosiego con sus Señorías, pidiendo personalmente ante la Diputación Permanente, en vez de como podría haber hecho hoy, por otra serie de razones, haber delegado, haber solicitado a otro miembro del Gobierno que me hubiese sustituido, porque este es un tema verdaderamente grave, verdaderamente importante, y en el que la ciudadanía está profundamente alarmada. Hoy se van a producir aquí ante la Diputación Permanente, señor Presidente, dos tipos de debate: uno que atañe al tráfico aéreo, al tráfico aéreo Canarias-Península; el otro es el relacionado con la televisión autonómica. No sé si el segundo preocupa a los medios de comunicación más que el primero. Lo que sí puedo decir es que el primero, el que se refiere al tráfico aéreo Canarias-Península, preocupa mucho más a la ciudadanía canaria que todos los problemas en que pueda estar inmersa la televisión canaria.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Vicepresidente.

Para intervenir en nombre del grupo solicitante de la comparecencia, el Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra su portavoz don José Miguel González.

El señor GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: Gracias, señor Presidente.

Antes que nada, agradecer al señor Vicepresidente del Gobierno su comparecencia ante la Diputación Permanente, que además sé que por temas personales ha tenido que hacer un verdadero esfuerzo para estar él personalmente presente, como ha dicho al final.

En segundo lugar, para manifestar que creo que nuestro grupo acertó cuando solicitó la convocatoria de esta Diputación Permanente, porque este tema es enormemente grave para la ciudadanía canaria. Era necesario que las informaciones que de un modo más o menos parcial estaban llegando a nuestro conocimiento a través de los medios de comunicación, sí se conocieran completas y con detalles por los representantes legítimos de pueblo canario, que es este Parlamento. Por ello entiendo que ha sido una decisión sabia, no ya pedir la solicitud de la convocatoria sino que se acordara su celebración en el día de hoy.

Y a mí este tema me preocupa mucho. En primer lugar, porque —como dijo el señor Vicepresidente del Gobierno— da la impresión de que las decisiones de este tipo, que son decisiones claramente negativas y contrarias a los intereses canarios, se toman aprovechando el verano —de ahí la necesidad de que nos

convocamos hoy—, a mí recuerda la época de..., felizmente superada, política, donde las decisiones se tomaban en el verano, cuando los estudiantes estaban de vacaciones para eludir la responsabilidad ante el ciudadano y ante la calle. Desde luego, lo que hemos estado viviendo los canarios y lo que parece vamos a vivir los canarios en cuestión de *Iberia*, es un tema verdaderamente llamativo. Es decir, no ya solamente porque se ha suprimido una cantidad de vuelos —hemos hablado de los de Canarias-Península—, pero es que hay que decir también de las islas menores y de las islas mayores; es decir, ha habido una eliminación importante, un número de vuelos, la cifra que nos ha dado el Vicepresidente del Gobierno, verdaderamente llamativa, es decir, sobre todo en la comunicación de los 152 vuelos que aparentemente dice el propio representante de *Iberia*, pero es que también todos los que hemos tenido que viajar hemos sufrido en nuestras carnes lo que ha significado el cambio de los aviones, ese ...(*Ininteligible.*) que estuvimos viviendo durante meses, donde no solamente los tripulantes no hablaban español sino que las luces del techo no se encendían, se caían las cosas, los asientos no se podían reclinar, daba la impresión, la realidad, porque incluso se veía que era un avión que había sido retirado del servicio, que además, curiosamente, de una compañía que operaba en Japón, había sido puepsto en *leasing* y los canarios, que parece que para eso somos peores que los japoneses —y ya lo habían retirado de allí por absolutamente inservible—, teníamos que sufrir esos aviones y afortunadamente no ocurrió absolutamente nada trascendente, eso sí, tuvimos que sufrir una serie de problemas. Se nos habla, el señor Vicepresidente, que han vuelto a poner los 727, aviones que la normativa europea considera ya que tienen que ser retirados porque su nivel de ruido supera lo tolerable por la normativa europea; es decir, aviones que ya han retirado todas la compañías serias que prácticamente se instalan en vuelos chárter de segunda mano, nos los ponen a nosotros, los canarios, que parece que somos ciudadanos de tercera.

Por otro lado, curiosamente —y hay que decirlo porque estamos hablando de una actividad pública—, se nos plantea que hay un gravísimo problema de funcionamiento en el aeropuerto de Barajas. Un señor ministro se permite decir que hay un problema, que lo tiene *Iberia* o que lo tiene AENA, como si *Iberia* y AENA fueran entes aislados y vivieran por su cuenta, que no fueran dependientes totalmente del Gobierno, como si no fuera una entidad del Gobierno y otro una empresa pública; y se nos llegó a decir que “es que no había acuerdo, que no se ponían de acuerdo entre AENA e *Iberia*, y que AENA no atendía a *Iberia* y que *Iberia* no atendía a AENA...”. Es decir, eso lo que demuestra es una clara incapacidad de funcionamiento y de organización.

Tampoco nos vale a los canarios que se nos diga que “el problema de Barajas viene porque un go-

bierno que estuvo antes no tomó las medidas en su época, etcétera, etcétera”: eso es una pura excusa para demostrar una incapacidad manifiesta de gestión. Pero es que además, resulta que, en aras de una supuesta economicidad, el problema lo agrava la propia Administración Pública, porque resulta que si el problema está en que dice existe demasiada presión sobre los vuelos desde el aeropuerto de Barajas, solución perfecta: ¡todo se lleva al aeropuerto de Barajas! Es decir, no hay capacidad, pero se suprimen todos los vuelos periféricos y todos se llevan a Barajas; y luego dicen: “y ahora, como en Barajas no caben, los quitamos”. Es decir, es el argumento —yo diría— más absurdo, más injustificado, menos racional que se puede manifestar bajo el punto de vista de todos: si como vamos a llevarlos todos allí, no caben, y como no caben los quitamos. Primero los ponemos allí, no caben, los quitamos; es decir, una reacción que yo no comprendo. Es decir, a veces piensa uno que el cerebro de ciertas determinadas personas o entidades está en período de decadencia; es decir, no se piensa con razón, y se toman decisiones erróneas.

Pero, bueno, independiente de que eso es un problema que nos afecta porque evidentemente una sociedad pública somos todos los españoles en cierta manera los que somos titulares del derecho, y hay claramente una incapacidad en la gestión, vamos a hablar de lo que luego nos pasa a nosotros. Es decir, se nos suprimen vuelos, se nos ponen aviones verdaderamente de desastre, el *overbooking*... Yo, personalmente, he tenido la experiencia de ver a 40 personas de un grupo musical catalán a las que declararon el *overbooking* en el aeropuerto de Los Rodeos en mi presencia, y lo que hicieron fue: iban a Barcelona y los mandaron a Madrid porque aquel día, por una serie de circunstancias de esas que habla el Vicepresidente que cambian los aviones, había venido un avión más grande, y los mandaron a Madrid para luego ver si los podían mandar a Barcelona. Es decir, estamos viviendo con un pésimo servicio, con una pésima atención, con variaciones permanentes de los aviones, de los tipos, de las ofertas, que se hacen ofertas públicas, aparecen vuelos en los que se hace la reserva y a la hora de intentar sacar el pasaje resulta que ha desaparecido y el señor que ha hecho sus previsiones de vuelo se encuentra *colgado* y sin explicaciones; incluso se está haciendo por parte de *Iberia* no dando la información suficiente ni siquiera a los viajeros que quedan afectados por el *overbooking* de los derechos que tienen según la ley.

Pero, bueno, y esto en el marco de la liberalización —y ahí quiero incidir—, es decir, cuando Europa ha establecido a través de los Reglamentos 2.400 y 2.408 el proceso de privatización de las empresas, cuando se liberaliza, cuando el Régimen Económico y Fiscal de Canarias, que a veces nos olvidamos, ya decía clarísimamente que los servicios

se registrarán por el principio de libertad de transporte, que habría que liberalizar los servicios no solamente de prestación de vuelos sino también del servicio auxiliar y de *handling* —todavía sigue controlado por dos empresas—, que había que facilitar el transporte de mercancías en vuelos chárter y que había que garantizar las líneas aéreas interinsulares y en las Islas Canarias y el resto del territorio nacional, el Gobierno establecerá la obligación del servicio público —ya estaba en el artículo 5.6 de la Ley del REF—, seguimos todavía sin tener ninguna garantía; no se ha establecido la obligación de servicio público; se manejan una serie de calendarios de vuelo que luego los incumplen, con lo cual se evita que aparezca una empresa tercera, que lo tiene que prestar porque cree que está cubierto; se cubren los *slots* de vuelo, con lo cual tampoco se da capacidad de entrada, es decir..., y no hablemos ya de los efectos de las huelgas de personal, los problemas que plantea, el maltrato a la gente; es decir, en resumen, estamos sometidos por una empresa pública —insisto, por una empresa pública— a una situación de maltrato permanente, totalmente injustificado y donde no nos sirve de excusa por parte del Gobierno del Estado el que diga que es una empresa y que por otro lado está AENA, porque es el propio Gobierno el que tiene la obligación de resolverlo.

Y el problema que yo planteo —y me reservo para después el análisis de las soluciones— es: ¿hacia dónde vamos en un proceso de privatización cuando ni siquiera el Estado, en el momento actual que tiene las obligaciones, las cumple sino, al revés, está empleando una política enormemente contraria a los intereses de Canarias?

Ya sabemos que la disminución de líneas no afecta solamente a Canarias, pero es que o tienen claro el Gobierno del Estado, y en su consecuencia las empresas públicas y AENA, que la situación de Canarias no es la misma del resto de España, que una supresión de un vuelo con Galicia es gravísimo —ha habido incluso verdaderos problemas en Galicia con la supresión del vuelo—, pero Galicia tiene la alternativa de ir por tierra, por tren y por carretera, pero que Canarias no tiene más posibilidades de un vuelo rápido, de una acción rápida que los vuelos aéreos, que la relación de vuelos con Canarias tiene que ser protegida. Y si *Iberia* no está, que se nos diga; y si *Iberia* no coge el servicio, que se marche, pero no podemos estar sometidos a una empresa pública que mantiene un monopolio de facto, que abusa de una posición dominante, que maltrata a los canarios y que, además, vamos hacia un futuro que parece cada vez más negativo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Para intervenir en nombre de los restantes grupos parlamentarios, por parte del Grupo Mixto, don Juan Padrón tiene la palabra.

El señor PADRÓN MORALES: Buenos días a todos.

En primer lugar, gracias por la información y en segundo lugar decir que cuando nosotros, en la pasada reunión de la Diputación Permanente, accedimos a que hoy se convocase esta Diputación de nuevo, por supuesto lo hicimos en otro sentido, no era para que se nos informara de lo que está haciendo *Iberia* con Canarias, que ya lo sabemos el atropello; no era tampoco para que los partidos, en este caso el Grupo Mixto a través de la Agrupación Herreña Independiente, manifestásemos aquí nuestra protesta y absoluto rechazo, sino pensamos que era para que el Gobierno nos informase qué está haciendo para evitar el atropello, y de eso precisamente es de lo que no se ha dicho absolutamente nada o muy poco.

Se ha dicho –eso sí– que se ha encargado a los Servicios Jurídicos un informe pertinente, pero yo le pregunto al señor Consejero de Transportes: ¿y qué le ha encargado usted a los servicios políticos?, que no ha dicho nada. Porque cuando hablamos de *Iberia* –y ya lo ha dicho el portavoz de Coalición Canaria– tenemos que hablar también del Gobierno central, queramos o no; al fin y al cabo tiene su influencia sobre ella. Y el Gobierno central está sustentado por Coalición Canaria y Coalición Canaria está sustentada o comparte gobierno en Canarias con el PP. Yo creo que los Servicios Jurídicos van a funcionar pero los servicios políticos también deberían funcionar. Y eso es lo que yo quisiera saber y es para lo que yo voté ese día que compareciese el Gobierno, para que nos explicase qué está haciendo el Gobierno contra este atropello, porque venir aquí a decirnos los atropellos de *Iberia*, mire eso lo sabemos de memoria y los vuelos que han suspendido han salido en la prensa, y para yo manifestar mi disconformidad también puedo ir a los medios de comunicación y manifestarlo y no convocar la Diputación Permanente en verano, que es para casos excepcionales y especiales.

Por eso yo le pregunto al señor consejero que nos explique qué está haciendo Coalición Canaria en este caso, que es su responsabilidad, frente al Gobierno central que maneja el Partido Popular: si es que ha hecho contacto, si es que ha hecho presión. Y yo le preguntaría si cree que el PP ha hecho todo lo posible para que esa reducción no se lleve a efecto. Si usted sabe algo de eso –si el consejero fuese del PP, también se lo preguntaba al PP, pero ahora es usted y a ver si lo sabe–. Y también le preguntaría si Coalición Canaria ha utilizado todos sus recursos, incluso esas buenas relaciones con el PP, para que no se lleve a cabo este atropello; le iba a preguntar también si ha contactado con otras compañías para suplir ese déficit, pero ya me ha dicho que la culpa es del Gobierno que no autoriza a esas otras compañías... –y estamos hablando del Gobierno del PP, creo

entender–. Y dado que lo han dicho todos los portavoces, los que han intervenido, incluso el consejero, que esto es un problema importantísimo para Canarias, más importante por supuesto –y lo comparto– que la televisión autonómica, ¡mucho más!; mi última pregunta es: ¿en caso de que *Iberia* no ceda, puede esto repercutir en la buena armonía entre Coalición Canaria y el PP?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra don Emilio Fresco.

El señor FRESCO RODRÍGUEZ: Señor Presidente. Señorías.

Antes que nada, al igual que los demás portavoces, agradecer el Consejero de Turismo su presencia y la información que nos ha dado.

Empezar diciendo que yo participo de la opinión de don José Miguel González, portavoz de Coalición Canaria, en el sentido del acierto que puede haber tenido la convocatoria de esta Diputación Permanente para tratar este tema. Pero no es suficiente. Es un acierto la convocatoria y debe ser un acierto el tratamiento que de la materia le demos. No debemos escondernos detrás de cuestiones que no llevan al meollo de la cuestión. Y el meollo de la cuestión para mi grupo parlamentario es una cuestión claramente política.

Como ustedes recordarán, a lo largo del mes de julio se produjo en el aeropuerto de Barajas un conflicto grave, que incluso llevó a la intervención del Presidente del Gobierno; se puso de manifiesto la mala gestión que AENA ha tenido en los dos últimos años del gobierno del Partido Popular aunque han querido esconderlo con los ya tópicos de “el de antes fue peor”. Pero, en fin, de lo que se trata es que tuvo que intervenir hasta el Presidente del Gobierno y se produjeron unas reuniones de la máxima coordinación entre los Ministerios de Fomento, el de Industria, la Dirección General de AENA, la presidencia de *Iberia*, etcétera, etcétera. Pasado un tiempo, al parecer, el primer fruto de esa coordinación anunciada *a bombo y platillo* ha sido la reducción de ciento cincuenta y pico vuelos en toda España que, como bien decían, encierran las contradicciones más paradójicas que se pudieran ver: se centraliza en Madrid, pero al mismo tiempo, lo que es tan paradójico, lo que se hace es no mejorar la gestión sino reducir el número de vuelos para que no se note la mala gestión. Y de esos vuelos pues nos tocan a nosotros –como bien ha dicho el señor consejero– pues 26 vuelos semanales, que habría que multiplicarlo por dos; en resumen, más de 130.000 plazas en una sola dirección a lo largo de un año que puede durar este tema. Es una falta de disponibilidad que tenemos los canarios para movernos a lo largo del territorio y es también una afección que se hace a

un sector económico tan importante como es el turismo.

Ante eso vamos viendo, señor consejero, que el Gobierno de Canarias tiene —y ya me extenderé un poco más adelante— una escasa reacción. De todos es conocido que *Iberia* nunca ha tenido grandes sensibilidades para con Canarias; y, desde ese punto de vista, los socialistas tampoco *se nos caen los anillos* por reconocer que parte de la responsabilidad o una parte de la responsabilidad pudiéramos tener nosotros por lo que hemos gobernado en el pasado, pero es evidente que en los últimos dos años la responsabilidad es del Partido Popular. Por eso, señor consejero, a mi también me extraña mucho que a lo largo de toda su intervención no haya hecho en ningún momento alusión a los verdaderos responsables de *Iberia*, que es la responsabilidad política, porque se trata de una empresa pública que no está privatizada en este momento, que es cien por cien pública y que por tanto tiene claros responsables políticos. Es verdad que el Partido Popular, inmerso en esa fiebre privatizadora no tiene más objetivo en este momento que dilapidar el patrimonio público, y Canarias y los ciudadanos de Canarias en este momento no son una prioridad que tenga que ser atendida por este Gobierno.

Pero sin embargo, Señorías, lo que sí vamos viendo es que esta reducción que se produce en este momento no es un hecho aislado. Ya se ha hablado de las reducciones de vuelo en los últimos meses, en el último año, con Jerez, con Bilbao, con Santiago, con Granada, etcétera, etcétera. Hemos visto aviones que se sustituyen —el *Airbus* por el 757, con 100 plazas menos por vuelo y con una enorme capacidad de carga mucho menor—. Se nos ponen aviones donde la tripulación no habla castellano, y además de historial aeronáutico desconocido para la Administración española. Que por cierto, me hubiera gustado que lo pusieran en el puente aéreo Madrid-Barcelona, a ver qué dice el señor Pujol. Pero de lo que se trata es que esto no es un hecho aislado, se viene agudizando en los últimos años de una manera que empieza a ser preocupante. Y si es preocupante en este momento, Señorías, donde es una empresa pública, ¿qué va a suceder en los próximos meses cuando, como se anuncia, entrarán las compañías inglesas y americanas con un importante paquete accionario —se habla del 25%—? ¿Qué vamos a esperar los canarios de sensibilidad de unas compañías que no tienen nada que ver con Canarias y que lo único que pensarán será en la cuenta de resultados? ¿Qué podemos esperar en este momento de una compañía que está gestionada por el Partido Popular y que tiene ese comportamiento con Canarias?

Mientras tanto, Señorías, el Gobierno de Canarias sin reacción y sin capacidad de respuesta. Porque, Señorías, señor consejero, es cierto que usted ha hecho en todas las ocasiones que se han ido

descubriendo, usted ha hecho manifestaciones, usted ha escenificado el malestar del Gobierno. Yo creo que lo ha hecho bien, y no me duelen tampoco prendas en decírselo, lo ha hecho bien, ha hecho lo que podía hacer. Pero, señor consejero, ¿ésa es la expresión de un Gobierno políticamente fuerte? ¿Ésa es la expresión de un Gobierno con fuerza política, con interlocución clara, ante el Gobierno central?

Mire, no. Eso no es la expresión de un Gobierno políticamente fuerte. A un Gobierno políticamente fuerte no se le hace eso, y si se le hace se corrige inmediatamente. Y aquí se ha hecho y no se ha corregido. Por tanto, estamos ante una situación donde el Gobierno de Canarias no está en este momento a la altura de las circunstancias. Es verdad, señor consejero, y usted lo sabe, debe ser un verdadero calvario el que usted pasa. Por un lado, Partido Popular que no lo ayuda y por otro lado la voz de Canarias en Madrid yendo a hablar con el ministro de turno cada vez que usted habla para ir a decir: “tranquilo, que de aquí no pasa”. Un verdadero calvario. Por eso, señor consejero, las responsabilidades políticas hay que ubicarlas, la del Partido Popular en Madrid, y la del Gobierno de Canarias aquí. Y, repito, usted ha hecho lo que podía hacer, pero, la verdad, las muletas no lo ayudan. No lo ayudan ni dentro de su partido ni fuera de su partido, que, evidentemente, ya sabemos que poco se puede esperar.

En relación con otras materias que se han planteado, yo concuerdo perfectamente con la intervención, con el *flash* que don José Miguel González planteó en la Diputación Permanente anterior, donde dijo taxativamente que se estaba poniendo en peligro el mismo marco liberalizador. Y, efectivamente, participamos de él, porque se está produciendo en este momento una potenciación tal de *Iberia* con vistas a la privatización que está poniendo en peligro el principio de la libre competencia y en consecuencia la propia liberalización. ¡Qué diferencia en aquellos primeros balbuceos de hace años por parte del Gobierno socialista, cuando al empezar a dar paso a la liberalización empezaron a crearse empresas como *Spanair* o *Air Europa*, que empezaron a mover el tráfico aéreo! Hoy la más viva expresión de que la propia liberalización está en peligro es que hasta una de las compañías como es *Air Europa* ha tenido que alquilar a *Iberia* 11 aviones en régimen de *wet lease* precisamente porque se encuentra acogotada desde el propio poder que se ejerce a través de *Iberia*. Eso es lo más peligroso que en este momento tenemos sobre la mesa, señores diputados.

En relación con qué hacer, y ya incluido en esa parte de la comparecencia que al menos en el principio se planteaba de resoluciones a tomar, mire, no hay más resoluciones que seguir ahondando en lo que hemos planteado los socialistas y también alguna otra fuerza política a lo largo de los últimos

años. La declaración de obligaciones de servicio público para determinadas rutas entre Canarias y la Península es algo que en este momento es más perentorio que nunca. Lo hemos dicho reiteradamente y machaconamente en este Parlamento a través de proposiciones no de ley, como la presentada el 1 de junio del 96 y el 22 de abril del 97. Hoy todavía el Gobierno central no lo ha acometido estas obligaciones de servicio público. Mientras en todos los países de la Unión Europea lo han ido tomando en relación con sus regiones problemáticas o sus regiones especiales, en España todavía no se ha producido. Y nos encontramos en una situación, Señorías, de verdadero desamparo por parte del Gobierno de la nación, porque no existe ninguna normativa legal que obligue a colocar un mínimo número de vuelos entre Canarias y la Península. Estamos ante una verdadera situación de desamparo por parte de la Administración central. Por eso, a mi juicio y coincidiendo con el señor consejero en su intervención, lo que podemos hacer en este momento es reiterar de una forma más firme si cabe la voluntad del Parlamento de Canarias de que el Gobierno de la nación acometa de forma importante e inmediata la declaración de obligaciones de servicio público.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Para intervenir en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Javier Sánchez-Simón.

El señor SÁNCHEZ-SIMÓN MUÑOZ: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, al igual que han hecho los portavoces que me han precedido, agradezco la intervención, agradezco la presencia y la intervención por parte del señor consejero en tanto que soy consciente y somos conscientes de las dificultades personales que le han..., que le podía haber impedido esta comparecencia. Pero que entendemos que ha estado dentro de lo que la importancia de este tema requiere.

Si bien es cierto y no quisiera sustraerme a una pequeña nota de humor, la verdad es que el debate que estamos sosteniendo aparte de ser un debate de altura, y nunca mejor dicho, lo cierto es que alguno de los elementos que se han incorporado a este debate, pues, lo cierto es que yo que tengo que volar este próximo fin de semana y voy a tener una cierta preocupación, pero yo creo que ése no es el motivo y no es hacia donde tenemos que ir. Se han considerado distintas apreciaciones acerca de no solamente el problema sino lo que es el estado actual de la situación de las comunicaciones entre Canarias... básicamente entre Canarias y Península. El problema que hay, o el problema o la consecuencia que hay, es que el servicio que se está prestando en la actualidad, pues, por parte del Partido Popular no estamos satisfechos tampoco de cuáles son, cómo

se está..., cuáles son los datos actuales. Hechos de supresión de vuelos, hechos de utilización de aviones en los que... cumplen con plenas garantías de seguridad y cumplen con todas las normas y principios contenidos en tratados internacionales en los cuales forma parte el Estado español y forma parte o forma parte esas organizaciones internacionales la propia compañía *Iberia*, digo, cumplen con todas esas condiciones de seguridad, pero sí en cualquier caso está revistiendo de grandes inconvenientes, o de inconvenientes en cualquier caso, para los usuarios. Pero no solamente, yo creo que no solamente hay que pensar o mirar desde esa óptica sino también hay que pensar una serie de elementos en lo que aquí... que en ese debate me representa cierta duda. En primer lugar, y quisiera que el consejero me aclarase aspectos relativos a que en la reciente reunión que ha mantenido con el director comercial de *Iberia*, cuál es la duración que va a tener esa nueva programación, porque quizás también había que determinar cuál es el ámbito específico que va a tener esa situación. Por otra parte, ver, y que el consejero también indicase, cuáles han sido las causas que se le han señalado acerca de las razones que han justificado esa reducción en esa frecuencia de vuelos. Causas y razones que yo creo que no conviene quitarla exclusivamente o pasar de soslayo exclusivamente en esta reunión de la Diputación Permanente, en tanto que algunas de ellas pudieran ser lo suficientemente importantes no para que justifiquemos esa consecuencia, pero que sí para que tengamos una explicación de las causas.

No quiero hacer ni mucho menos, no quiero hacer ni mucho menos, una defensa de los intereses de la compañía *Iberia* en tanto como... sino más allá o en lo que pudiera ceder de una empresa que gestiona un servicio público esencial como es el transporte aéreo. Pero sí quisiera hacer en esta intervención ciertas aclaraciones acerca del significado que presenta o que representa una empresa gestora de servicio público con la situación actual de liberalización del tráfico aéreo. Coincido con el consejero, coincido con el consejero, en que, efectivamente, una modificación —y más una modificación no digo de la noche a la mañana pero sí casi, casi de la noche a la mañana— de la programación supone una repercusión negativa en cuanto a la programación o la previsión no de las otras compañías sino de las posibilidades que podían haber tenido las otras compañías de haber cubierto esas carencias o esas deficiencias o esas alteraciones; en cualquier caso, programación, ahí coincido plenamente. Pero también hay que considerar que como empresa que es, que como empresa que es, aunque se trata de una empresa pública, se rige por una serie de criterios —que, ya digo, que no sirvan estas palabras para justificar o para pretender justificar una consecuencia, pero sí para intentar ahondar en las

causas o al menos de marcar otra posición acerca de cuáles pueden haber sido las situaciones alternativas, y, lo más importante, cuáles son las soluciones que se pudieran aportar.

Se ha pasado un poco de soslayo el hecho de que la programación basada en una programación radial, centralizada en Barajas, pues, supone un perjuicio importante en el supuesto de una sobreconcentración o una sobreutilización del aeropuerto de Barajas, más aún cuando se basa la posibilidad de utilización del aeropuerto de Barajas en una planificación de inversiones, y esa planificación de inversiones, aunque se están llevando a cabo, y en eso debemos ser todos conscientes, se están llevando a cabo con la máxima rapidez, pero si bien es cierto que los problemas no son un problema nuevo. El problema se agrava porque ha aumentado el tráfico aéreo, pero que no es un problema nuevo, es un problema antiguo y es un problema que en su momento no se dieron las claras soluciones y que ahora —y eso es noticia, y eso está en los medios de comunicación, y eso está en el propio aeropuerto porque se pueden ver las obras— se están modificando y se están haciendo verdaderos esfuerzos de inversión para que en un plazo breve de tiempo se pueda llevar a cabo la solución a ese problema. Pero también hay que tener en cuenta que el hecho de la concentración de vuelos en Barajas también tiene una respuesta o tiene una justificación claramente comercial. Lo que no se puede decir es que *Iberia* funciona mal porque todos los vuelos los concentra en Barajas, cuando la mayor destino o la mayor frecuencia de vuelos se basa en un deseo comercial y en una demanda de acudir precisamente a esos centros o a ese centro como es Madrid.

Por otra parte, por otra parte, se han efectuado consideraciones acerca de, digamos, de mal trato histórico o mal trato actual o mal trato de futuro. Yo creo que todas las empresas o que... la decisión o la voluntad política que podamos tener para que los problemas se solucionen, cuando existe una colaboración por parte de las empresas y colaboración como colaboración obligada por parte de las empresas —y además creo, y estoy plenamente convencido de que el futuro es precisamente que la gestión pública se haga con una mayor colaboración por parte de las empresas—, no es que haya que oír la otra parte sino que hay que tender y que hay atender también específicamente a las fórmulas que la otra parte tiene para resolver estas soluciones que esta... que esa otra parte tiene para resolver estos problemas.

Se comenta o se considera que la incidencia o la decisión política debe de estar por encima de lo que son decisiones empresariales. Desde luego que sí, pero que sí en su nivel, que sí en su nivel. Entiendo y entendemos que la fórmula de gestión de servicio público en la tendencia o en la dedicación hacia

donde se va, que son con empresas que tengan capital privado, esas fórmulas debe hacerse específicamente, específicamente, a través de unas reglas de juego. Estamos en un proceso de privatización y en ese proceso de privatización también estamos en la formulación de esa regla de juego. El deseo —y que nosotros hemos apoyado— de la declaración de servicio público a los trayectos que se están comentando, evidentemente eso no es que haya que dar tiempo al tiempo, pero lo que sí está claro es que dentro de un proceso de privatización tiene que estar plenamente conjugado, y que el hecho de que no se haya producido con anterioridad también hay que encontrar una clara justificación en el que estamos moviéndonos en un proceso, por un lado, de liberalización completa del transporte aéreo y, por otra parte, en un proceso de privatización de compañías.

Ya digo, no trato ni mucho menos de efectuar ningún tipo de justificación de una realidad. Y la realidad es que ha habido y que hay deficiencias en el servicio público, y que en esa realidad en particular prestada por la compañía aérea *Iberia* las decisiones de reducción de trayectos es una decisión que me atrevo a decir que es desacertada, que además no es que sea perjudicial para los intereses canarios sino que perjudica una actividad de comunicación importantísima y vital para el archipiélago canario. Y que entendemos, y ahí está nuestro apoyo como no solamente como grupo que forma parte del Gobierno de Canarias sino que, como grupo en el que tiene una clara vocación de dar respuesta a la ciudadanía, apoyamos decisiones o las actuaciones que pueda prestar el Consejero de Transportes al objeto de que esta reducción de trayectos sea una reducción coyuntural, pero, más aún, que sea repuesto para la obtención de un régimen de transporte aéreo en buenas y en perfectas condiciones.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Para contestar a las cuestiones u observaciones formuladas por los distintos grupos, tiene la palabra el señor consejero.

El señor VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO Y CONSEJERO DE TURISMO Y TRANSPORTES (Olarte Cullen): Señor Presidente. Señorías.

Quiero, en primer lugar, restaurar la tranquilidad del representante del Grupo Mixto aquí presente, en el sentido de que nosotros hemos hecho todo lo que habíamos podido hacer y todo lo que se nos podía exigir, además por el más exigente, pues, no ya para la normalización del servicio aéreo Canarias-Península sino para todo el trato que en su conjunto merece el archipiélago canario en la cuestión aérea. Hay temas que a lo mejor a alguien le puede parecer, pues, insignificantes —para El Hierro tienen una gran importancia—, como muchos temas de carácter insular cuando son en-

juiciados desde otras ópticas. Y también allí hemos estado nosotros ojo avizor. Fíjese usted, por ejemplo, el 27 de abril nos dirigimos a la presidencia de *Iberia* diciéndole que el 8 de enero la compañía había tomado la decisión de cerrar las oficinas que desde el año 72 tenía abiertas al público en la capital de la isla de El Hierro, en Valverde, y que estas dependencias estaban atendidas por un responsable y dos administrativos cuyo cometido era el de reservas, ventas e información, que el servicio de estas oficinas clausuradas consideramos que era de vital importancia para la isla más meridional y alejada del territorio peninsular con una dependencia total del transporte y especialmente el aéreo, sobre todo en temas tan importantes como la educación y la sanidad, y que por eso, recogiendo el sentir de las instituciones y ciudadanos de aquella isla y del gobierno aéreo, solicitamos la reapertura de la oficinas de *Iberia* en Valverde.

Es decir, esto, a lo mejor, visto desde la mayor amplitud de otra isla mayor también que El Hierro, dice, bueno, eso no tiene... Pues, hasta ahí, hasta ese detalle hemos descendido —empleando “descendido” en el sentido más noble de la expresión—, lo cual quiere decir que en temas más importantes hemos estado absolutamente ojo avizor.

Hace unos días nos dirigimos al presidente, me dirigí concretamente, al presidente de la compañía aérea *Iberia*, expresándole que los rumores estaban apuntando a una posible limitación, reducción o supresión de trayectos con determinados puntos de la Península desde el archipiélago canario. Estaba de vacaciones, el director general estaba de vacaciones también —era el mes de agosto—. Y entonces, en vista de los términos de mi carta, que no eran unos términos precisamente muy amables, inmediatamente se trasladó al archipiélago canario el director comercial, que era la persona más importante después de aquellos dos, para expresarme cuál era su parecer y qué medidas se iban a tomar.

Yo le quiero decir, por lo tanto, que esté tranquilo, que nos hemos dirigido en infinidad de ocasiones a la compañía aérea y a Aviación Civil, a pesar de no tener competencias en la materia, pero que hemos estado controlando permanentemente las vicisitudes del tráfico aéreo con el archipiélago canario; por eso nuestras gestiones también entre la Dirección de Aviación Civil; por eso, desde que me lo solicitó el portavoz del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria en el Parlamento de Canarias, inmediatamente le recibí en Las Palmas de Gran Canaria, tuvimos una reunión muy amplia, coincidente prácticamente con la que me giraba el director comercial, y por eso precisamente le dí toda la información y cambiamos impresiones al respecto, ya que Coalición Canaria quería hacer uso de su derecho de solicitar la convo-

catoria de la Diputación Permanente ante la que hoy estoy informando.

Al vicepresidente Rato le informé ampliamente de la cuestión, le informé tan ampliamente que los medios de comunicación social que fueron testigos recogieron el planteamiento, mis quejas de *Iberia*, y recogieron también, a través de la agencia Efe, cómo el vicepresidente Rato manifestaba que había recogido, pues, todas las observaciones que se habían hecho y nada más llegar a Madrid pondría todos los medios a su alcance para que se corrigieran los despropósitos que se le había avisado; no me encuentro insatisfecho, ni muchos menos, de la respuesta del vicepresidente. Hemos encargado a los Servicios Jurídicos las actuaciones correspondientes, porque nosotros políticamente queremos, desde luego, hacer lo posible y lo imposible para que se restaure la situación anterior y tenemos que actuar jurídicamente también con los medios que en un Estado de derecho tenemos nosotros, con la ley en la mano, a nuestro alcance.

Me preguntaba el señor diputado si el PP había hecho todo lo posible: mire, aproveche usted la ocasión que hay una serie de compañeros del PP y les puede preguntar antes de la salida, ellos lo sabrán, ¿qué se yo si el PP hace lo posible o hace lo imposible! ¿O es que yo soy Vicepresidente del Gobierno o, por el contrario, soy el representante del PP en el Gobierno de Canarias o en el archipiélago canario? ¡Pregúntele usted a los señores del PP!, y usted tiene aquí personas más que cualificadas para saciar su curiosidad. Pregunta también luego también una curiosidad, que yo comprendo, pero que habría comprendido más en un medio de comunicación social que en un diputado: que si se puede romper la armonía del PP con Coalición Canaria como consecuencia de este lío de *Iberia*. Eso es lo que me preguntan a mí todos los días los periodistas cada vez que hay algo que falla: ¿y se romperá la coalición como consecuencia de esto? Y yo siempre digo, aparte de que siempre digo lo mismo, que no tengo *la bolita de cristal*, pues, también digo una cosa que yo no quiero romper esa armonía, que no sólo no quiero romper esa armonía, aunque haya personas que yo comprendo que eso les disguste, sino que, por el contrario, mi obligación es la de consolidarla, y que en muchas ocasiones habrá disfunciones, unas veces imputables al PP y otras veces imputables a una empresa pública; pero, por supuesto, si cada vez que hay una disfunción se va a romper la armonía con una fuerza con la cual estamos obligados, por muchas razones, por un compromiso con nuestra ciudadanía, a gobernar en el archipiélago canario en plenitud de armonía, pues, ¡aviados estaríamos!; así que con esto yo creo que le doy una buena respuesta.

Bueno. Luego me pregunta también que si hay alguna alternativa, si yo he hablado con alguna otra compañía al respecto: por supuesto que sí, y

sin tener competencias en la materia, simplemente porque no tengo competencias pero sí tengo preocupaciones y para poder tener preocupaciones no hay que tener competencias, el mismo sentido de responsabilidad de cada cual, pues, lo aconseja. Mire, me he puesto en contacto con *Canarias Regional*, y de *Canarias Regional* recibí precisamente ayer, 8 de septiembre —me la remitieron desde la Vicepresidencia a mi domicilio porque me encontraba enfermo, guardando reposo absoluto ayer, pero yo he querido seguir esto muy de cerca—, y me dicen que..., me adjuntan una programación de *Canarias Regional* para la temporada de invierno y verano 98-99, ofreciendo la posibilidad de incrementar la oferta entre Canarias y Península con 6.556 plazas semanales totales; que la tarifa a aplicar —me dicen— será la más baja que oferte en cada momento las compañías aéreas que operen en la actualidad; que todos los vuelos tienen conexión inmediata desde todas las islas menores con nuestros aviones ATP. Los orígenes y destinos de Canarias son Las Palmas o Gran Canaria, Tenerife-Norte, Arrecife de Lanzarote, y los destinos de origen en la Península son Madrid, Barcelona y Sevilla: luego, se remedia no en su totalidad el dislate producido por *Iberia*, pero hay una voluntad en virtud de las reglas de la libre competencia; que agradecemos su colaboración por la realización de esta promoción de *Canaria Regional*; que me adjuntan programa de vuelos para mi conocimiento, que es este programa de vuelos que les estoy exhibiendo, y que queda a la espera de mi siempre valiosa colaboración saludándome muy atentamente. Es decir, que no cabe duda que con *Canarias Regional*, la única alternativa que en este momento teníamos porque *Binter* hará lo que el amo le deje hacer, y, por supuesto, ¿por qué *Binter* nunca ha abierto vuelos con la Península a pesar de que eran rentables por su ocupación?, porque *Iberia* miraba siempre su cuenta de resultados y no era la cuenta de resultados de *Binter* y no se la dejaba hacer. Luego, entonces, hemos tenido la posibilidad de establecer contacto con otras compañías para que se muevan, para que se muevan y nos ayuden a corregir los inconvenientes de la decisión de *Iberia*.

Yo me enteré de la decisión de *Iberia*, momentos antes, de la visita del director comercial, nadie se había enterado, hubo algún medio de comunicación que había dicho algo al respecto, nosotros nos habíamos dirigido también tanto a *Iberia* como a Aviación Civil diciendo que si algunos rumores que se estaban produciendo eran veraces porque nos preocupaban extraordinariamente, y 24 horas después de la carta dirigida al presidente de *Iberia* y de haberse hecho público que me había dirigido al presidente de *Iberia*, se encontraba en mi despacho —a quien recibí sobre la marcha— el director comercial de *Iberia*, estando los otros de vacaciones. Y allí

tuvimos la oportunidad de hablar ampliamente de este tema.

Para mí esto no es un calvario, esto es un entrenamiento en la labor dura de cada día, y, si yo fuera masoquista, hasta me gustaría; pero como no soy masoquista, lo único que digo es que es un entrenamiento en los capítulos de la actividad política a lo largo de mucho tiempo y que cada día tenemos.

Yo sé que nadie puede entender, como yo no he entendido, las razones que daba, muy ambiguas, el director comercial de *Iberia*. Por ejemplo, él daba las razones al caos de Barajas, y yo digo: ¿pero cómo se puede justificar esta decisión en el caos de Barajas si ahora, por ejemplo, para ir a Málaga o para ir a Alicante hay que ir a Madrid, de Madrid a Málaga y de Madrid a Alicante? Al contrario, se agrava ese caos en cualquier caso, ¡nunca lo he entendido! Daba luego unas razones de ocupación, que esas razones, si existían en años anteriores y el anterior fue un buen año y ahora se presumía que iba a incrementarse, porque además se está aumentando la afluencia turística, que viene también en vuelo regular, porque a veces sólo pensamos en el chárter y hay muchas personas que podían utilizar el vuelo regular, que es un turista además muy interesante, aparte de vuelos de la tercera edad, la de que yo sé que había algunas intenciones que no se van a materializar ahora con algunos de los orígenes o destinos Canarias-Península, etcétera, etcétera. Así que estas son las dos únicas razones que nos dio, ninguna de las cuales he podido comprender. ¡Hombre!, yo, que a veces soy mal pensado, yo pienso una cosa: *Iberia* quiere meterse drásticamente, rigurosamente, en los márgenes de la rentabilidad porque quiere privatizarse a la compañía, y es mucho mejor privatizar la compañía, desde luego, quitándose lo que ellos consideran que son *unos muertos* de encima que no de la otra manera. Pero, por otra parte, entre otras razones, si eso son *muertos*, en la época en que desde luego no había una ocupación ideal en las compañías aéreas, Canarias siempre constituyó un vuelo ideal por la duración y por la ocupación que llevaba, y, además, *Iberia* toda la vida no sólo vino disfrutando a lo largo de años de su situación de monopolio y desde luego exprimiéndonos a los canarios porque, desde que irrumpen en la competencia otras dos compañías, resulta que las tarifas se pueden bajar y nosotros siempre estuvimos pagando las tarifas prohibitivas, sino que, al fin y al cabo, también *Iberia* es una compañía pública al cien por cien, era la única que existía y actualmente sigue siendo pública al cien por cien, por eso los rigores que hay que tener en cuenta a la hora de la rentabilidad en una compañía. Bueno, hay una rentabilidad social que tener en cuenta cuando el capital de una compañía es público y cuando todos, los españoles y los canarios desde luego, pagamos, pues, déficit de las compañías públicas —no voy a hablar ahora de *Renfe*, que también los

pagamos, pero desde luego de *Iberia*— con cargo a los Presupuestos Generales que se nutren, entre otras razones, de los impuestos, del pago de los impuestos de todos los españoles y también de los canarios.

Así que esto es lo más que les puedo decir a ustedes, decirles que estamos y seguiremos estando siempre ojo avizor; y, por supuesto, antes se hablaba de si había fuerza o no había fuerza. ¡Hombre!, yo quiero decir una cosa: en el aéreo poquita fuerza, ¿por qué?, porque no hay competencias, la fuerza la dan las competencias. Cuando no hay competencias, hay mucha fuerza para protestar, para exigir, para tratar de conseguir, para presionar, sí, señor; pero cuando hay competencias y hay posibilidades de control y posibilidades de exigir en otros tráficos, no cabe duda de que tendríamos mucha más fuerza. Por eso es por lo que nosotros queremos las competencias en el tráfico aéreo interinsular, porque teniendo competencias en el tráfico aéreo interinsular, también podremos establecer condiciones en cuanto al tráfico con el exterior, porque todo, no cabe duda, que se discute políticamente metiéndolo en un paquete común.

En su día, bueno, nos dieron las competencias en el tráfico marítimo insular, interinsular, nos lo dio el gobierno socialista; nosotros lo que queremos es que también el Partido Popular nos las dé en el tráfico aéreo interinsular. Aquello fue una buena decisión. ¡Fue incompleta, fue incompleta porque nos debían haber dado también las competencias en el tráfico aéreo interinsular! Los mismos problemas políticos, jurídicos o constitucionales existentes o inexistentes para la transferencia de las competencias en el tráfico marítimo interinsular, es decir, ningunos, existirían en el tráfico aéreo, y sin embargo no se nos dio. Pues, yo lo que quiero es que hoy se corrija aquella omisión dándonos las competencias correspondientes.

En suma, esto es lo que yo puedo decir a sus Señorías y tengan la seguridad más aplastante de que, entre otras cosas, con el respaldo, y no el respaldo a mis tesis ni a mi gestión, ni mucho menos, sino el respaldo a la pretensión en la defensa de los intereses del archipiélago canario por parte de la Diputación Permanente, es decir del Parlamento de Canarias, es como podremos tratar de presionar adecuadamente a *Iberia*, sobre todo en razón de la ausencia de competencias por parte del Ejecutivo.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Para un segundo turno del grupo solicitante de la comparecencia, don José Miguel González tiene la palabra.

El señor GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: Yo quisiera centrar mi segunda intervención precisamente en las propuestas, pero no puedo evitar hacer algún

comentario a algunas cosas que he oído por alguno de los comparecientes anteriores.

Es decir, cuando se habla de que, bueno, que es una decisión política sobre una empresa y que las empresas tienen que jugar las reglas de juego de las empresas, a mí me gustaría que analizáramos claramente de lo que estamos hablando. Estamos hablando de un servicio público, y estamos hablando de un servicio público muy singular. Por ejemplo, a título anecdótico pero que valdría la pena aplicar, en estos momentos en que se está planteando una alianza entre *British Airways* y *American Airlines* para poder controlar todos los vuelos del norte del Atlántico, inmediatamente la Comunidad Europea le ha dicho “sí, pero usted me suelta 232 *slots* del aeropuerto de Heathrow”. Es decir, no se puede someter el funcionamiento de una empresa normal a aquélla que se aprovecha de algo concreto como es la disponibilidad en el tiempo y los accesos a los aeropuertos, es decir, no podemos —y ahí ha estado el vicepresidente totalmente en razón— decir que no está habiendo un abuso de posición dominante de competencias cuando resulta que *Iberia* mantiene los *slots*, y a la misma vez que dice que lo va a hacer, los suprime y no da otra alternativa; es decir, el problema no está sólo —como manifesté en la anterior reunión de la Diputación Permanente— en la, en cierta manera, la absorción más o menos solapada que ha hecho *Iberia* de AENA, sino es que además les controla y tiene preferencia en los *slots*, de manera que las horas que *Iberia* se reserva son las horas buenas, las horas donde la gente va al comienzo de la jornada o al final de la jornada y otras que se mantienen por el supuesto servicio que iba a dar y que no da. Por lo tanto no puede funcionar ese tipo de empresa como cualquier otra empresa, porque los *slots* son públicos, es decir, la disponibilidad de las horas de aterrizaje y salida, la disponibilidad de las líneas de vuelo por el aire son públicas y, por lo tanto, tiene que haber un proceso de liberalización también en eso si *Iberia* quiere liberarse, porque si resulta que vamos a un proceso de liberalización donde *Iberia* va a meter una empresa privada y va a mantener de facto el monopolio sobre los horarios adecuados sobre los *slots*, estamos teniendo una posición de abuso.

Por lo tanto, claramente hay que decir que esto no es una empresa corriente, es una empresa que está utilizando un espacio público, unas horas públicas y unos *slots* públicos, y, por lo tanto, tendrá que estar sometida a un control claro del Gobierno; y no es excusa decir que eso es un problema de la empresa, aunque fuera privada.

Dicho esto, yo me quisiera centrar un poco, pues, en la segunda parte, que era la petición nuestra: medidas a tomar.

En primer lugar, yo quisiera decir sinceramente cuál es mi opinión. Mi opinión es que esta Diputación Permanente tiene que respaldar claramente las

gestiones que está haciendo el Consejero de la Presidencia y el Vicepresidente del Gobierno para conseguir que este problema se atenúe. Es para nosotros —y coincido totalmente con el Partido Socialista en este tema—... Está en la Ley de Acompañamiento, está en la Ley del REF, que muchas veces nos olvidamos de que está, que es el establecimiento de la obligación de servicio público, que eso determina varias cosas: en primer lugar, un número de vuelos concretos, una calidad del servicio, una frecuencia e incluso —e incluso—, que quizá por eso el Estado se está intentando... la Administración del PP se está quitando de enmedio, la necesidad o posibilidad de subvenciones para el mantenimiento de las líneas necesarias, que lo admite Europa; y por eso Europa, todos los países —aquí se ha dicho— en las zonas que están en peores condiciones la ha mantenido.

O sea, mi primer tema es respaldo al Presidente y, desde luego, insistir en que de una vez se declare la obligación de servicio público y se garantice un número determinado de servicios, prestaciones e incluso subvenciones caso de que fuera necesario si alguien entendiera que alguna línea no es rentable. Esto además tiene que ir claramente con una política de racionalización del vuelo. El que se nos diga que el problema se resolverá cuando va a funcionar la tercera pista de Barajas, cuando ha habido intentos fallidos como fue intentar poner el aeropuerto de Torrejón con..., que creo que acabó *Air Tour* y cuatro aviones llegando al aeropuerto de Torrejón, era la solución para resolver el problema, lo que demostró clara falta de análisis por parte de los técnicos competentes, no puede ser en Canarias. A Canarias no solamente no le interesa, no puede admitir como solución que el aeropuerto de Barajas se constituya en el único eje de la distribución del tráfico; necesitamos mantener los vuelos con la periferia. Y, desde luego, lo que es totalmente increíble es que si es una solución transitoria, como nos quieren hacer creer, en vez de tomar la medidas cuando se resuelva, es decir, si el aeropuerto de Barajas se convirtiera mañana en el éxito de los 40 millones de pasajeros, aún podía entender, pero ahora, cuando está en malas condiciones, se suprime; es decir, no se espera a esos dos meses teóricos y supuestos para tomar la medida, sino se toma antes. Por lo tanto, obligación del servicio público, mantenimiento de las líneas periféricas.

Otro tema: un tratamiento prioritario en situaciones de emergencia, en situaciones de huelga, con los tráficos de procedencia y salida de Canarias. No se puede tratar el tráfico de Canarias como un tráfico normal de todos los que está haciendo la compañía *Iberia*, porque para Canarias es vital, para todos puede ser importante para Canarias es de vida o muerte.

Yo estoy de acuerdo con el Vicepresidente y debemos respaldar que de una vez se negocien las

competencias, se pasen a la Comunidad Autónoma las competencias sobre el transporte aéreo interinsular, y que, además, se pueda informar y participar en las decisiones que se tomen respecto a los aeropuertos de Canarias; lo primero, porque no hay razón jurídica alguna —como él ha dicho— para que se trate de un modo diferente el transporte aéreo del marítimo; y, segundo, porque si mal está el tema con *Iberia*, me temo que puede ser mucho más grave después con el tema de *Binter*.

Y, desde luego, animar al Vicepresidente a que se siga con el tema jurídico, porque yo entiendo que hay un abuso de posición dominante y que, por lo tanto, se proceda a la denuncia correspondiente ante los órganos competentes para que se actúe por los tribunales administrativos, e incluso, si fuera preciso, mediante querrela por los tribunales judiciales contra una actitud que es claramente negativa y contradictoria a los intereses canarios, una absoluta falta de respeto, una tomadura de pelo que no está justificada de ninguna manera, y menos en la situación política en la que estamos gobernando.

El señor PRESIDENTE: Para cerrar esta comparecencia por parte del Vicepresidente del Gobierno, tiene la palabra.

El señor VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO Y CONSEJERO DE TURISMO Y TRANSPORTES (Olarte Cullen): Tan sólo dos palabras, señor Presidente, para agradecer las intervenciones de sus Señorías, para expresar mi convicción de que este es un tema en el que todos tenemos que estar por encima de las discrepancias políticas que nos puedan separar y de los intereses que puedan legítimamente animar nuestras intenciones; tenemos que estar todos absolutamente de acuerdo en que es preciso conseguir al máximo que todos los problemas derivados de la lejanía y de la insularidad que desde tanto tiempo, desde tiempo inmemorial prácticamente, nos asolan, tan sólo se pueden corregir desde la unión y desde una actuación en común, y, por supuesto, pues, decirles a sus Señorías que se les tendrá absolutamente informados de todos los pasos que vayamos a dar en la materia.

Creo que estamos en un momento en el que está prácticamente ultimado el *Libro Blanco del Transporte*, que era uno de los compromisos que habíamos asumido nosotros al principio de la legislatura y que con el cambio de gobierno, del Gobierno español, pues, lógicamente, habida cuenta de que se cambió a nuestros interlocutores, se produjo un cierto retraso en ello, estamos a punto de ultimarlos; creo que es un marco ideal pues para reflejar en el mismo y para darle contenido a una serie de aspiraciones como puede ser la declaración de obligación de servicio público Canarias con la Península. No es una novedad, hubo ya un acuerdo al respecto en el Congreso de los Diputados con ocasión de una

moción consecuencia de una interpelación de Coalición Canaria, en que unánimemente las fuerzas políticas se expresaron al respecto. No cabe duda de que tiene además un asentamiento legal incluso en la Ley de Acompañamiento, que no es una declaración de intenciones, y creo que lo que es importante es ahora, pues, que nosotros seamos capaces desde aquí, desde el archipiélago canario, dar una respuesta, sobre todo desde la Cámara, desde el Parlamento de Canarias, dar una respuesta a todos los problemas que últimamente se están planteando en el sector aéreo.

Muchas gracias a todos por su atención.

COMPARECENCIA DEL GOBIERNO, SOBRE LA SUBIDA DE LAS TARIFAS AÉREAS EN EL TRÁFICO AÉREO INTERINSULAR CANARIO.

El señor PRESIDENTE: Bien. Concluida la primera comparecencia del orden del día, pasamos a la segunda, que es: solicitud de comparecencia del Gobierno, para que explique su posición en relación con la pretendida subida de tarifas aéreas en el tráfico interinsular canario. Esta es a instancia del Grupo Parlamentario Socialista Canario.

Para manifestar el criterio del Gobierno tiene la palabra el Vicepresidente del Gobierno, don Lorenzo Olarte.

El señor VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO Y CONSEJERO DE TURISMO Y TRANSPORTES (Olarte Cullen): Gracias, señor Presidente. Señorías.

A mí me da la impresión de que la publicación en el *Boletín Oficial del Estado* el 28 de agosto último del Real Decreto por el que se produce una elevación de las subvenciones, del porcentaje de subvenciones al pasajero en el tráfico aéreo interinsular, además de una mala interpretación; yo creo que ha producido alguna confusión.

Yo quiero, en primer lugar, destacar que a partir del día siguiente al de la publicación, que era cuando estaba establecido en una de las últimas disposiciones del Real Decreto que el mismo entraría en vigor, todas las agencias de viajes y las compañías aéreas empezaron a aplicar la reducción del 33%. Una vez conocida la publicación en el *Boletín Oficial del Estado* de este Real Decreto, establecimos contacto con todas las compañías aéreas, no quedó una que no fuese objeto de contacto por parte del Gobierno canario y tuvimos la satisfacción de ver cómo ni una discutía tampoco la aplicabilidad inmediata del 33% de descuento para el tráfico aéreo interinsular. Así se ha producido que si vemos un Gran Canaria-Tenerife Norte que la tarifa en vigor era de 5.800, la nueva tarifa en virtud de la aplicación del 33%, 3.886; que Tenerife Norte-Lanzarote, por ejemplo, era 10.550 la tarifa anterior, en virtud de la aplicación pasa a ser 7.069 pesetas; que Santa

Cruz-La Palma-Lanzarote, que era 12.650 pesetas, pasa a ser con la aplicación del descuento de 8.476 pesetas. Y hay una cantidad de datos muy importantes al respecto que ponen de manifiesto que la aplicación de lo que era el criterio cuantitativo de descuento existente para los tráficos Canarias-Península su extrapolación en esa cantidad en el archipiélago canario era una necesidad que se venía sintiendo y que afortunadamente se ha consumado ya de manera altamente satisfactorio.

Esta disposición entró en vigor, por lo tanto, el sábado, 30 de agosto, y en este momento, pues, estamos pendientes de conseguir por parte del Gobierno español —nosotros ya en la esfera de nuestras competencias en su día dictamos el decreto correspondiente contra resoluciones que dábamos nosotros—, pues, de conseguir que se dicte una normativa en virtud de la cual se ahorren todas las dificultades y los gastos de la obtención del certificado correspondiente para disfrutar del porcentaje y que tan sólo con la exhibición y la acreditación del Documento Nacional de Identidad, como hacemos nosotros en la Comunidad Autónoma canaria, se pueda disfrutar de esa reducción. Ha costado un cierto trabajo porque no cabe duda que la Administración siempre es extraordinariamente, no ya difícil, sino insensible a la corrección de lo que son las aptitudes tradicionales, pero creemos que si en el archipiélago canario ha dado buen resultado la aplicación del porcentaje de descuento correspondiente por lo que a nosotros incumbe con la presentación del Documento Nacional de Identidad, no hay razones para que a nivel del Estado español en su conjunto, en los tráficos Canarias con el resto del Estado, pues, desaconsejen lo contrario.

Hasta ahora el mercado era libre, no existían limitaciones al acceso de las compañías aéreas, los precios eran libres. Al imponerse las obligaciones de servicio público, se hacía para responder ante la sociedad con unos servicios aéreos públicos que garantizaran cobertura de líneas, horarios, frecuencias, capacidades, todo lo que los intereses públicos demandaran no dejando el interés social en manos exclusivamente de las fuerzas del mercado, precisamente por las peculiaridades existentes en una región insular, archipelágica, ultraperiférica, y de acuerdo con las posibilidades que la propia Unión Europea establecía al respecto. Precisamente al decretarse la imposición de obligaciones del servicio público, que hemos venido solicitando y negociando con la Administración central con una gran intensidad durante todo este año y también con las autoridades comunitarias, ya es posible impedir situaciones como las protagonizadas estos días por *Iberia* y a las que nos referíamos que reducen unilateralmente los vuelos entre la Península y Canarias sin tener en cuenta el interés público y sin poderse impedir normativa legal de ningún tipo. A partir de ahora, ya en Canarias ninguna compa-

ña que se acoja a las obligaciones del servicio público podrá modificar unilateralmente y sin obligación sus programas de vuelo.

Y otras de las posibilidades que se han abierto con la declaración de las obligaciones del servicio público, y quizás la más importante, es la de poder actuar sobre la política tarifaria para desde esta perspectiva poder actuar sobre los precios y poder tener en cuenta el costo de la insularidad que soportan los habitantes de nuestra Comunidad Autónoma concretamente. Y esto es lo que se ha hecho al incrementar, por un lado, las subvenciones y fijar, por otro, unas tarifas máximas. Pero eso sería objeto de otro debate, evidentemente, el de la declaración de las obligaciones de servicio público en el tráfico aéreo interinsular.

Yo lo que sí quiero decir es que estas tarifas máximas se han establecido precisamente en garantía nuestra y en nuestro beneficio para que quienes concurren con carácter previo a la declaración de las obligaciones de servicio público y en las conversaciones correspondientes, ya sepan que no pueden elevar esas tarifas sino que ese es el tope de las mismas, pero que esto no tiene nada, nada, nada, nada que ver con el 33%. Y el propio Gobierno español ha tenido un buen cuidado en dictar las dos normas de manera absolutamente independiente para que no exista la menor confusión, de suerte que el 33% que viene aplicándose ya opera sobre las tarifas que veníamos pagando los canarios y, por lo tanto, no tiene por qué confundirse con las tarifas máximas a que se pueda tener en su día derecho y que se otorgarán o no se otorgarán ya que, en suma, lo que son las tarifas máximas se tendrán que decretar posteriormente al igual que se decretarán, pues, cuáles son los servicios, las líneas, los trayectos, los horarios, etcétera, etcétera. Por lo tanto, será la competencia real la que se produzca teniendo en cuenta que en su momento, pues, las compañías pueden participar, comparecerán con carácter previo a la declaración de obligación de servicio público las que lo tengan por conveniente, pero insisto una y mil veces, perdóneseme por la reiteración, el descuento del 33% sobre la tarifa de cada día se aplica ya directamente sobre las tarifas en vigor, no tiene que ver en absoluto nada con las tarifas que puedan producirse en el futuro, las cuales en ningún caso podrán nunca rebasar el tope que, como tarifas máximas, está establecido en un decreto muy prolijo y que los medios de comunicación han dado y han divulgado a lo largo de estos días después de su publicación.

Esto es lo que tenía que informar ante sus Señorías y con mucho gusto lo acabo de realizar.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Para intervenir en nombre del grupo solicitante de la comparecencia tiene la palabra don Augusto Brito.

El señor BRITO SOTO: Gracias, señor Presidente. Gracias igualmente al señor Vicepresidente del Gobierno por la información planteada.

Y abordar algunas cuestiones que en esta materia, en nuestra opinión, están planteadas como peligro cierto para el transporte en Canarias. Y es que este verano en el transporte aéreo en Canarias se han producido cuatro noticias, como dicen, dos buenas y dos malas. Las dos buenas: la declaración de obligación de servicio público para el transporte aéreo interinsular, que claramente fija un marco de condiciones de todo tipo favorable para los intereses canarios, como ha sido puesto en evidencia en la intervención del señor Vicepresidente y que no me voy a extender al respecto, entre otras cuestiones porque está publicado; y, de otra parte, el incremento de la subvención del 10 al 33% para el mismo transporte, que igualmente debe favorecer de forma importante a los canarios en la medida en que tal cuestión debe operar una reducción de la misma cuantía en el precio de los tráficos interinsulares canarios.

Y se han producido igualmente dos malas noticias: la primera de ellas, la disminución del número de vuelos, del tráfico Canarias-Península, ya debatido en la comparecencia anterior y respecto de la cual, por consiguiente, no hago más que pura mención, diríamos, sistemática. Y, de otra parte, el establecimiento en el ámbito de la declaración de obligaciones de servicio público de unas tarifas máximas ligadas a dichas obligaciones de servicio público que pueden acabar, que pueden acabar, primero, debilitando el efecto positivo del incremento de la subvención, y, segundo, debilitando el interés mismo de la declaración de obligaciones de servicio público en la medida en que en esas condiciones de tarifa máxima planteada cualquier compañía puede prestar esos servicios, porque, en definitiva, esos servicios en esas condiciones son una bicoca, una auténtica bicoca.

Bien, ¿cuál es la historia de este asunto? Yo no voy a extenderme mucho en esta cuestión, pero, en definitiva, por lo que hace relación a los socialistas, la preocupación por este asunto, por la declaración de las obligaciones de servicio público y por la materia tarifaria se remonta al mes de junio de 1996. Ya en el mes de junio del 96 el Grupo Parlamentario Socialista planteó una proposición no de ley, instando la declaración de obligaciones de servicio público que afectaran a tarifas, horarios, frecuencias y tipo de aviones. Poco después en nueva proposición no de ley, reiterada el 2 de mayo de 1997, se hacía igualmente posición en tal sentido reiterando tal cuestión. Poco después, el 23 de septiembre del 97, nueva proposición no de ley, se plantea que cuanto antes obtenga del Gobierno de la nación la transferencia de las competencias en materia de tráfico aéreo interinsular, que en el ejercicio de tales competencias o negociándolo con el

Gobierno de la nación si las transferencias se retrasan y, en todo caso, antes del 31 de diciembre del 97, declare líneas de servicio público a las de tráfico aéreo regular dentro del archipiélago, de manera que queden suficientemente garantizadas la calidad y frecuencia de los vuelos y se aseguren niveles tarifarios inferiores a los actuales. A tal efecto, previo a los estudios técnicos pertinentes, elabore un programa para el abaratamiento de las tarifas aéreas en el tráfico regular interinsular, lo presente a este Parlamento antes del 1 de enero del 98 para el correspondiente debate y, se añade y se termina, “el referido programa incluirá el incremento de las subvenciones a residentes del artículo 6 de la Ley 19/94, de los Aspectos Económicos del REF y la desaparición de las tarifas aeroportuarias para estos vuelos”, etcétera, etcétera.

En definitiva, reiterada preocupación, el 23 del 9 del 97, en relación con este asunto estableciendo dos materias, de una parte la que deriva del incremento de la calidad que debe producirse de la declaración de obligaciones del servicio público; de otra parte, la que deriva del decrecimiento importante del precio que debe producirse como consecuencia del incremento de la subvención. Tal cuestión fue igualmente a instancias nuestra aprobada por este Parlamento en resolución del debate del estado de la Región de octubre de 1997 y culminó finalmente con la aprobación, a instancias igualmente de los socialistas, de la proposición de ley donde se planteaba el incremento de la subvención para los residentes canarios el 9 de enero de 1998.

En tales términos, la siguiente fecha importante en esta materia se produce el 31 de marzo de 1997, donde con ocasión de la revisión del pacto entre Coalición Canaria y el Partido Popular, se publica por la prensa la existencia de un acuerdo entre Coalición Canaria y el Partido Popular que se oficializa a nivel de Gobierno, ligado, por otra parte, a la privatización de *Binter*, que voy a tratar de refrescar la memoria a sus Señorías respecto de su contenido. Dice: “las bases del pacto” —no leo todo el planteamiento—, “las bases del pacto”...; bueno, dice, “Madrid acepta declarar servicio público al tráfico aéreo al que aportará 3.000 millones”, es la noticia; y dice: “Las bases del pacto se refieren a que el Gobierno central declarará de interés público todas las líneas interinsulares fijando unos mínimos de trayectos, frecuencias y calidad y un máximo de tarifas. Madrid aportará 3.000 millones anuales para cubrir estas líneas, cantidad con la que se ampliará del 10% al 30 o 33% la subvención. El acuerdo significará que las compañías interesadas en cubrir las líneas deberán tener disponibles un total de 11 aviones, 9 de ellos en servicio y 2 más en reserva de 70 plazas, al tiempo que se fijará un mecanismo de doble tarifa, una para los trayectos de menos de media hora y otra para los que superen ese tiempo de vuelo”. Esto al final da la impresión de que no

ha venido planteado en el esquema de tarifas que existe, pero sigo avanzando: “El sistema fijado establece la posibilidad de que las tarifas se incrementen en un 10 o 12%”; semanas después se hablaría —tengo también aquí la noticia— de un incremento del 14%, lo que significaría para las compañías un incremento de unos 1.500 millones para la ampliación de flota, la subvención de 3.000 millones sería para los primeros años y luego se revisaría.

En definitiva, cuando se establece el..., sobre la base de las peticiones reiteradas que antes he hecho mención, cuando se establece el pacto por virtud del cual se declaran obligaciones de servicio público o se plantea que se van a declarar —cuestión que se ha materializado en agosto— obligaciones de servicio público en el tráfico interinsular canario surge una curiosa cuestión y esa curiosa cuestión es que, ligado a esta cuestión, iba caminando la reivindicación de incremento de la bonificación o de la subvención para el tráfico interinsular canario a los residentes del 10 al 33% y que ese beneficio de 3.000 millones de pesetas que debía operar en su integridad en favor de los ciudadanos canarios, porque es un dinero, en definitiva, que corresponde a todos los canarios, se pretendía, vía subida de tarifas, expropiar aproximadamente el 50% de ese beneficio y transferírselo a las compañías en forma de incremento de tarifas pretendidamente para que las compañías pudieran producir una ampliación de flota. Pero, en definitiva, el 50% de ese beneficio se planteaba, otorgar gratuitamente a las compañías, y ahora veremos por qué, gratuitamente, gratuitamente a las compañías eliminando el beneficio global de 3.000 millones de pesetas a los residentes canarios y reduciéndolo a 1.500 millones de pesetas.

Ésta es la cuestión, y cuál ha sido nuestra sorpresa cuando efectivamente, efectivamente, en... bueno, evidentemente, tal cuestión estaba ligada al planteamiento de la pretendida privatización de *Binter*, su compra por un grupo canario y el deseo de colocar a *Binter* en una posición de altísima rentabilidad para que ese grupo canario, a la hora de la compra, pues, no sufriera un quebranto hipotético en la cuenta de resultados de la sociedad que montara para la privatización de *Binter*.

Bien, cuál ha sido nuestra sorpresa al observar que efectivamente, en primer lugar, la declaración de la Unión Europea por la comunicación de la Comisión por virtud de la cual se declaran las obligaciones de servicio público para determinados servicios aéreos dentro de España, y se refiere específicamente a Canarias; y de otra parte, el propio decreto del Ministerio establece unas tarifas máximas que efectivamente tienen un incremento respecto de las tarifas máximas actuales situado en el entorno del 15% —algo más me salen a mí las cuentas—, pero en el entorno del 15%. Y, entonces,

es cuestión de preguntar al Vicepresidente del Gobierno por qué la comunicación de la Comisión de una parte y el decreto, de otra parte, establece, en definitiva, los mecanismos por virtud de los cuales las compañías habrán de concurrir a la declaración de servicio público, habrán de concurrir, en definitiva, a los tráficos declarados con obligación de servicio público, una de las cuestiones que deberán hacer es deberán presentar un programa, un programa de actividades, si las compañías aéreas comunitarias que deseen operar de conformidad con las obligaciones de servicio público deberán estar en posesión de la licencia. Y, dos, dichas compañías deberán presentar en la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento en los plazos estipulados, que ahora veremos cuáles son, el programa de operaciones que abarcará un mínimo de 12 meses consecutivos, y en ese programa de operaciones, cuya fecha de presentación en el momento presente es el 1 de octubre de 1998, antes del 1 de octubre de 1998 deberán presentar un programa de operaciones donde se establezca el número que identifica el vuelo, los horarios, la oferta de capacidad, las tarifas. Por consiguiente, antes del 1 de octubre de 1998, las compañías aéreas deberán presentar, entre otras cuestiones, las tarifas. Y como quiera que las tarifas máximas coinciden sospechosamente con aquel pacto al que hacía relación que se publicó el 1 de abril de 1998 entre Coalición Canaria y el Partido Popular, por virtud del cual 1.500 millones de pesetas de los 3.000 que ponía el Gobierno de la nación para el incremento de la subvención a los residentes se desviaban hacia las compañías por virtud de una subida de tarifa del 14%, es por lo que pregunto al señor Vicepresidente del Gobierno si aquel pacto entre Coalición Canaria-Partido Popular y entre Gobierno de la nación y Gobierno de Canarias sigue vigente y si, en definitiva, el beneficio que ha significado para los canarios el incremento de la bonificación de residente del 10 al 33% va a ser debilitado, disminuido gratuitamente en 1.500 millones de pesetas o incluso en mayor cuantía si llegaran a la totalidad de las tarifas máximas previstas por el Real Decreto que ha establecido las obligaciones de servicio público en una subida de tarifa que se materializaría el 1 de octubre absolutamente gratuita e injustificada como ahora trataré de demostrar.

Efectivamente, en declaraciones... bueno, tenemos que plantear en primer lugar cuáles son las tarifas hoy vigentes en el tráfico interinsular canario, pues las tarifas hoy vigentes en el tráfico interinsular canario son las que derivan de aquel acuerdo entre compañías producido el año pasado y que fue impugnado, al que se refirió hace muy poco el señor Vicepresidente del Gobierno, que fue impugnado ante el Tribunal de la Competencia por el Gobierno de Canarias, y el señor Olarte se satisfacía de que el Tribunal de la Competencia en las decisiones ini-

ciales que ha ido tomando, pues, ha ido dando la razón, efectivamente, al Gobierno de Canarias. Cierro que la decisión fundamental que pudo —porque así lo establece la ley reguladora—, que pudo haber adoptado el Tribunal de la Competencia que era la suspensión de dichas tarifas no la ha establecido, que en definitiva era la que incidía o no incidía sobre el bolsillo de los canarios, en términos tales que las tarifas que hoy existen en el tráfico interinsular canario son aquellas tarifas que derivan de una clara práctica colusoria absolutamente injusta a la que nos vimos sometidos los canarios mediante aquel acuerdo entre compañías.

Pues bien, a esas tarifas que derivan de una práctica colusoria y que son absolutamente injustas se puede estar dando la perspectiva de que se les produzca un incremento en virtud de este pacto entre Gobierno de Canarias y Gobierno de Madrid, de la nación, y entre..., la prensa lo presenta como un pacto entre Coalición Canaria y el Partido Popular, así lo dice: Coalición Canaria y el Partido Popular alcanzaron ayer un principio de acuerdo; entre Coalición Canaria y el Partido Popular puede estar ocurriendo que aquellas tarifas injustas que derivaron claramente de un pacto colusorio, en nuestra opinión, se esté pretendiendo producirle un incremento situado en el entorno del 14 o el 15%. La prensa habla de un incremento del 14%, el descuento interinsular será de un 24 al subir las compañías sus tarifas en un 14%, información derivada de esta Comisión, vamos, de la Comisión concretamente de una comparecencia habida en la Comisión de Transportes.

Por consiguiente, es hora de preguntar al señor Vicepresidente del Gobierno si efectivamente se confirma —desde la información que pueda tener el Gobierno de Canarias, que aquellas tarifas injustas derivadas de una práctica colusoria— si conoce que se les va a incrementar el 14 o 15%, en fecha 1 de octubre, cuando las compañías presenten su programa de actividades, ligado a la presentación que tienen que hacer ante el ministerio correspondiente, ligado a la declaración de obligaciones de servicio público. En fin, si el Gobierno de Canarias conoce, en definitiva, la posición en la que se van a colocar las compañías en su propuesta antes del 1 de octubre.

En definitiva, ¿qué política está desarrollando el Gobierno de Canarias para que esto no ocurra así y el beneficio que deriva del incremento de la subvención no sea expropiado a los canarios?

En definitiva, si ese regalo de 1.500 millones de pesetas del que se habló el 1 de abril a las compañías que operan en Canarias se va a confirmar o no se va a confirmar, y si ese beneficio de 3.000 millones de pesetas va finalmente a acabar en el bolsillo de los usuarios de Canarias o si se va —como digo— a regalar la mitad de esa cuantía económica a las compañías que operen en

Canarias de forma gratuita. Y digo de forma gratuita –y termino– porque hace aproximadamente un año, bueno, poco después de la última subida habida, fue interrogado, precisamente por estas fechas que estoy comentando, fue interrogado el Director General de *Binter* en el sentido de si era razonable producir una nueva subida en las tarifas del tráfico aéreo interinsular canario, y respondió de la siguiente forma, dijo: “si no se producen incrementos en el precio del crudo o incrementos en el precio del dólar, no hay motivo para esa subida”.

Señor Olarte, en los últimos 12 meses, el precio del crudo ha descendido en el mercado mundial un 30%, información que he recogido hace dos, tres días en una revista económica especializada en estos temas, en un 30%. Así, pues, lo razonable, y el precio del dólar no ha tenido una evolución especialmente negativa, significativamente negativa a lo largo igualmente de los últimos 12 meses, así, pues, esperamos del Gobierno de Canarias que defienda que lo razonable en el momento presente no ya no es que se produzca un incremento del 14%, tal y como parece estar pactado entre Coalición Canaria y Partido Popular, Gobierno de Canarias y Gobierno de la nación el 1 de octubre próximo, sino que aquellas tarifas injustas que derivaron del pacto colusorio sean efectivamente disminuidas, entre otras razones porque los datos objetivos, precio internacional del crudo reducido nada menos que un 30%, nos llevan con claridad a la posibilidad de que esas tarifas sean disminuidas y que la situación en la que nos ha colocado el mercado, en la que nos coloca el mercado, precio del crudo, y la situación en las que nos coloca la subvención permita un beneficio real y efectivo y un precio de los transportes interinsulares aéreos en Canarias que efectivamente responda a las necesidades de comunicación y de facilitar en términos de calidad y de precios la comunicación aérea que tiene nuestro archipiélago.

Esperando sus buenas noticias, don Lorenzo, dejo ya la palabra, pero en definitiva creo que nos estamos jugando una posibilidad, una perspectiva muy importante, y es la de que el transporte aéreo tenga en Canarias un precio y una calidad razonable o que, por razón de intereses de determinadas compañías aéreas ligadas o no a determinados procesos de privatización, un momento histórico para Canarias donde se pudo haber colocado una situación en el transporte interinsular, en el transporte aéreo interinsular, muy importante sea desbaratada, desbaratada para beneficiar gratuitamente, como digo, a determinadas compañías.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Para intervenir los restantes grupos no solicitantes de la comparecencia,

tiene en primer lugar la palabra don Juan Padrón del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor PADRÓN MORALES: Gracias por la información.

Yo voy a tratar esta vez de ser lo más cuidadoso posible para evitar que el señor consejero se nos enfade o se ponga nervioso. No era mi intención ni eran las preguntas que le hacía anteriormente con doble sentido, solamente me extrañaba, y son las mismas preguntas que podía hacer ahora sobre este tema, me extrañaba que la solicitud de comparecencia la hiciese Coalición Canaria solamente –la anterior–, la hacía Coalición Canaria y yo preguntaba al representante del Gobierno si sabía si el PP, que es su socio de Gobierno, compartía y estaba haciendo todo lo posible para respaldar esta actuación; se enfadó un poco el señor y me mandó a que le preguntase en los pasillos a los diputados del PP. Como yo no quiero preguntarles en los pasillos a los diputados del PP, porque para eso me siento aquí, para que el Gobierno me informe; yo esperaré a que el consejero de turno sea del Partido Popular y a lo mejor me puede contestar. Yo estoy seguro de que en la próxima intervención, donde comparecerá un diputado de... un consejero del Partido Popular, no..., me va a decir claramente lo que piensa sobre la televisión autonómica el Partido Popular y lo que piensa Coalición Canaria. Era mi intención saber si PP, dentro del Gobierno, respaldaba eso, no quería más polémica.

(El señor Presidente abandona su lugar en la Mesa, ocupa la Presidencia el señor Vicepresidente primero, San Juan Hernández.)

Por lo tanto, como no quiero que me manden otra vez a preguntarle a nadie, yo no le voy a hacer preguntas al señor consejero, no quiero que se me enfade, y solamente decirle que fue desafortunado quizás por aquello de que la Agrupación Herreña, el diputado es de El Hierro, y sacar lo de la oficina de *Iberia* en El Hierro, no podía poner peor ejemplo. Si usted intervino para que no se cerrase la oficina de *Iberia* en El Hierro, incluso el Parlamento aprobó una proposición no de ley, ¿tiene usted constancia de qué ha pasado con esa oficina?, ¿el caso que le ha hecho *Iberia*? Yo creo que el ejemplo no caía en su circunstancia, o sea, las protestas, el Parlamento ha protestado...

El señor VICEPRESIDENTE PRIMERO (San Juan Hernández): Perdón, señor Padrón, por favor no mezcle...*(Ininteligible.)*

El señor PADRÓN MORALES: Yo no mezclo, estoy..., es que la oficina de El Hierro no era tampoco la oficina de Madrid ni antes ni ahora; por eso lo que estoy diciendo es que, desde el Grupo Mixto, que quede claro, desde el Grupo Mixto estamos en contra de cualquier subida de las tarifas

interinsulares, que quede claro, y esperamos que el Gobierno de Canarias haga todo lo posible para que no se lleven a efecto.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE PRIMERO (San Juan Hernández): Gracias, señor Padrón.

Por el Grupo Popular, el señor Hernández Rodríguez tiene la palabra.

El señor HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ: Gracias, señor Presidente. Señorías.

Gracias, señor Vicepresidente, por la información y por el hecho de que esté aquí, que sabemos que ha tenido problemas de salud, y gracias por la información; compartir todas las preocupaciones burocráticas que se ha encontrado, como ha manifestado, para que no sean los certificados de residencia sino agilizar los trámites en el sentido de que solamente con la presentación del DNI se lleve a cabo esta reducción del 33% con mucha más agilidad.

Efectivamente, este verano ha sido muy movido respecto a las tarifas aeroportuarias. Yo creo que, como se ha aludido anteriormente, en el tema del incremento de las subidas y el posible establecimiento de un pacto o un entendimiento entre Coalición Canaria y Partido Popular, más que establecimiento o especular en el futuro con un incremento de la subida hasta el 10, el 15 o el 14%, lo realmente importante es el establecimiento de unas tarifas máximas o un incremento máximo. Y, efectivamente, ha habido contactos entre Coalición Canaria y Partido Popular, y se ha trabajado en muchos acuerdos, y en este sentido yo creo que, también lo decía mi antecesor en la palabra, dos han sido las cuestiones importantísimas que hay que destacar y, además, con carácter histórico: primero, la declaración de servicio público de todas las líneas aéreas interinsulares y, segundo, la reducción del 33% en el precio de billete; se ha pasado de un 10 a un 33% y esto ha salido también en la prensa, ya se ha comentado, lo cual supone para todos los canarios un ahorro de tres mil y pico millones de pesetas, dinero que antes tenían que poner todos los canarios, todos los residentes en Canarias.

Ya se ha comentado el listado de tarifas de lo que valía antes un billete en distintas islas y lo que vale ahora; y todo esto es impresionante, se comenta cada día en la calle cómo hay una reducción importante en miles de pesetas simplemente a la hora de comprar un solo trayecto de ida. Y la realidad es que el establecimiento de una subida o el establecimiento de unas tarifas máximas precisamente lo que establece es la imposibilidad de especulación, de dejar libre este tipo de tarifa para que las compañías tengan un margen de maniobra, de manera que las tarifas máximas precisamente lo que establecen es eso, la posibilidad de que en el futuro tengan un

tope y que a partir de esa subida..., y que a partir de ese tope no se incrementen las subidas.

(El señor Presidente se reincorpora a su lugar en la Mesa.)

Por tanto, efectivamente, esos acuerdos entre Coalición Canaria y el Partido Popular han sido destacados aquí. Lo que más ha dado de sí ha sido fundamentalmente el conseguir la declaración de servicio público y la reducción del 33%, que me parece a mí que es la noticia fundamental que está en la calle y que todos celebramos como un éxito importante para la sociedad canaria.

Sin más, gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra don José Miguel González.

El señor GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: Sí, gracias, señor Presidente.

Yo creo que, a diferencia del tema anterior, en este tema tengo que ser positivo. Entiendo que ha habido un importante acuerdo, todos sabemos que ya el propio texto del Régimen Económico y Fiscal hablaba de un 33% a Península y solamente el 10, aunque decía que el Gobierno podía aplicar las tarifas, etcétera, etcétera, y que ha sido una permanente petición de este Parlamento y, por lo tanto, reflejando la opinión popular que este 33% debía extenderse a todos los vuelos interinsulares. Y, por supuesto, la declaración de servicio público.

Creo que el Decreto de 28 de agosto, pues, en ese aspecto colmata las decisiones, creo que es un éxito de negociación política —yo sé que fue un duro proceso de negociación política— y que, por lo tanto, ahí tengo que felicitar al Vicepresidente del Gobierno y a todos los que intervinieron en este proceso.

A mí la interpretación que ha hecho el Partido Socialista me parece que es errónea; es decir, yo entiendo lo que plantea el señor Brito, pero yo creo que se confunde: una cosa totalmente diferente es que se establezca unas tarifas máximas y otras que sean las tarifas que se van a imponer. Yo creo que es al revés: cuando se establece un máximo de lo que se tiene garantía es que en ningún caso se va a pasar de esa barrera; pero como ha dicho el señor Vicepresidente, de hecho en este momento se ha aplicado específicamente el 33% —él aludía a un vuelo de 5.800 Gran Canaria-Tenerife que pasa a 3.887, y yo he tenido aquí el cuidado de multiplicar el 33% y efectivamente se le ha disminuido el 33%—. Por lo tanto, de hecho, se ha disminuido el 33% e, incluso, en la hipótesis más negativa y es que llegaran las empresas a ofertar ese 14%, también he hecho los cálculos y si se aplica el 33% sobre el 1'14 al final sale el 0'76; o sea, que, en todo caso, hay una reducción del 24%. Es decir, en la decisión, aunque se interpretara de la manera que interpretó

el señor Brito, que yo creo que no es la correcta, el acuerdo significa un incremento del 10 al 24% de disminución de las tarifas en las diferentes islas y, por lo tanto, es un acuerdo positivo.

Por otro lado, si todos estamos de acuerdo en el apoyo contra lo que supusimos que era colusión de empresas, hay que tener claro que aquello no iba por el hecho..., claro, en el fondo estaba detrás de las tarifas que establecían, sino porque lo que prohíbe la ley no es establecer tarifas, lo que prohíbe la ley es ponerse de acuerdo para subir las tarifas todos juntos. Es decir, no era por el importe de la tarifa sino por el hecho de que podía haber unas prácticas restrictivas de la competencia, que incluso está penado en el Código Penal que es ponerse de acuerdo para alterar el precio de las cosas, o sea, que quiero decir con ello que no confundamos el nivel del precio con el posible acuerdo entre las distintas empresas para fijar un nivel entre ellos evitando la competencia.

A mí me parece que el marco que tenemos da una magnífica oportunidad a la competencia, es decir, tenemos una garantía de un 33% de ayuda de disminución de las tarifas, tenemos un máximo que no tiene por qué llegar, y yo espero que no se llegue. Y, por lo tanto, en este tema tengo que felicitar al señor Vicepresidente del Gobierno y tengo que reconocer que políticamente este tema se ha llevado bien y se ha conseguido algo que era una petición de muchísimo tiempo y que hasta ahora no habíamos logrado.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Para contestar a las observaciones o cuestiones planteadas por los grupos parlamentarios, tiene la palabra el señor Vicepresidente.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO Y CONSEJERO DE TURISMO Y TRANSPORTES (Olarte Cullen): Gracias, señor Presidente.

Yo, que suelo escuchar con tanta atención como respeto las intervenciones muy documentadas siempre del señor Brito, yo tengo que decir que hoy no estoy de acuerdo con sus planteamientos, otras veces tampoco, pero hoy de una manera más clara, pues, porque me parece que no le ha sonreído la fortuna al hacer el análisis un tanto catastrofista que ha venido realizando. El señor Brito en todo esto sólo ve el vaso medio vacío y no el vaso medio lleno, cuando está verdaderamente lleno; y con aquello de la buena y de la mala noticia me recuerda aquel ciudadano que, cuando ya se sabía que su amigo por una enfermedad irreversible, iba a pasar a una vida mejor, le dijo: “cuando te encuentres allá, dime qué tal te va y cómo es aquello”. Se va el amigo, regresa un buen día a altas horas de la madrugada en forma un tanto fantasmagórica, y dice: “amigo Pepe, vengo a contarte cómo es aquello, y

te voy a dar dos noticias: una buena y una mala. La buena es que, con lo aficionado que eres tú al fútbol, allí están las viejas glorias todas y podrás jugar todos los domingos con ellos, así que te vas a dar gusto jugando a la pelota en el cielo. ¿Y la mala? Coño, la mala, la mala es que el próximo domingo te toca jugar de extremo izquierda”. Esto es un poco lo que ha pasado hoy con el señor Brito, que sólo da una buena y otra mala y realmente sólo ve la mala. La buena habría sido que allá en el cielo hay una competencia libre, magnífica, entre muchas compañías aéreas, y la mala es que a uno le tocaría volar solo con la compañía *Iberia*, pero evidentemente no es éste el caso precisamente.

Precisamente, si no hubieran tarifas máximas, es decir, si los precios fueran libres, entonces sí que existiría el peligro real de que una empresa pudiera subir los precios más allá de la nueva subvención anulándola incluso; por tanto, hay que tener en cuenta que, hoy por hoy, no deben considerarse dos noticias buenas y dos malas, sino tan solo una mala, la que vimos antes de la elevación... de la supresión de vuelos por parte de *Iberia*. El hecho real es que hoy nos encontramos todos con que las tarifas son ya, realmente, verazmente un 33% más baratas, y éste es un dato incontrovertible que no se había producido jamás en la historia de las comunicaciones en Canarias, y, si no, que se lo pregunten a los canarios, que desde el pasado día 30 de agosto pueden viajar ya entre las islas disfrutando de estas tarifas.

Se ha producido todo lo contrario de lo que decía el señor Brito: la bajada es real y además la competencia ha bajado aún más. Por ejemplo, volviendo siempre a *Canarias Regional*, nos encontramos con que las nuevas tarifas Gran Canaria-Tenerife Norte, con la aplicación del 33%, en *Binter* sería 3.886 pesetas, en *Canarias Regional* 3.760; y absolutamente todas las tarifas, en todos los trayectos que actualmente existen en el archipiélago canario, están las de *Canarias Regional* por debajo de las de *Binter*, una vez aplicado el 33% en una y en otra; luego, existe competencia, en ningún caso se ha producido esa igualdad de tarifas y creo que esto es precisamente también digno de destacarse en clave positiva.

A mí me hacen preguntas que, evidentemente, también necesitaría otra *bola de cristal* para poder contestar, porque yo creo que sobre una serie de suspicacias o temores, más o menos infundados, pero temores y por tanto legítimos ya no creo que sean disparatados, al respecto, pues es al Ministro de Fomento a quien habrá que preguntar. El Ministro de Fomento es el depositario de las responsabilidades en materia del tráfico aéreo Canarias-Península y el tráfico aéreo entre las islas también, y, por lo tanto, el Partido Socialista, a través de la actividad de su grupo parlamentario en el Congreso de los Diputados, puede hacer las preguntas corres-

pondientes, no a este modesto Vicepresidente, que no tiene competencias en la materia, sino al que realmente es el titular de las competencias, al Ministro de Fomento, ¡y vamos a ver qué es lo que contesta!

Yo tan sólo puedo decir hoy que las tarifas actuales han mejorado en el archipiélago canario; pero, además, hay un error de concepto en lo que antes decía el señor Brito; hablaba de la práctica colusoria, pero la práctica colusoria en nuestra impugnación de las decisiones, nuestro deseo de represión, etcétera, no se refería a las tarifas interinsulares, sino se refería precisamente a una equiparación cuantitativa que en tarifas Canarias-Península se produjeron por las tres compañías, nada tiene que...

El señor BRITO SOTO (*Sin micrófono*): ...(*Ininteligible*.)

El señor VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO Y CONSEJERO DE TURISMO Y TRANSPORTES (Olarte Cullen): No, en el caso de *Binter* había otro tema. En el caso de *Binter* había una impugnación nuestra en que, alegando que había un abuso de la posición de dominio, decíamos que por qué había subido linealmente en 1.000 pesetas cada billete, con independencia de cuál fuera el trayecto, cuando realmente el crudo no había experimentado, por ejemplo, pues, incremento de ningún tipo; otra cosa es el tema del dólar en cuanto a la amortización de aviones y tal, que ahí sí que podríamos discutir mucho. Pero, en fin, ése era otro objeto de nuestro planteamiento que no fue y no ha sido tan acompañado del éxito como el anterior.

En cualquier caso, yo lo que sí quiero decir es que la política que nosotros vamos a seguir es la de observación rigurosa, y rigurosa al frente de los intereses canarios. Para mí el tema del tope de las tarifas máximas es positivo, salvo que se quiera utilizar perversamente, y para eso vamos a tratar de evitar al máximo que ocurra.

El decreto estableciendo la declaración de obligaciones de servicio público en el seno del archipiélago canario es un decreto que contempla en uno de sus primeros artículos la constitución de una comisión de seguimiento paritaria en la que, por parte de la Comunidad Autónoma Canaria, tendremos también nuestros tres representantes en que la Consejería de Transportes tendrá allí, en el seno de esa comisión, tres personas que sigan las discusiones con el Ministerio de Fomento y concretamente con la Dirección de Aviación Civil. Tenga la más absoluta seguridad el señor Brito y todos los señores diputados de que nosotros vamos a estar ojo avizor y vamos a ver y vamos a tratar de que no sólo se lea sino se aplique en clave positiva lo que de positivo tiene el decreto de declaración de obligación de servicio público. Yo creo, sinceramente, señor Brito, que en el mundo del

transporte en los últimos años y en los poquitos últimos años hemos dado un paso de gigante en el archipiélago canario, no sólo por lo que antes me refería, el tráfico marítimo interinsular; ya hemos dictado el decreto correspondiente declarando las obligaciones de servicio público en el tráfico marítimo insular también, sino también por consecuencias que hemos logrado en el tráfico aéreo interinsular, la del 33%, algo que no pensábamos ni cuando la Ley reguladora del Régimen Económico y Fiscal, entre otras razones, porque, aunque nosotros lo planteábamos, nunca tuvimos en Madrid el respaldo correspondiente; yo haría simplemente..., —no recuerdo cómo se llamaba aquello, ¡el bachillerato está tan lejano!—, pero yo digo una cosa: Coalición Canaria y el Partido Socialista consiguieron en su día el 10%; Coalición Canaria y el Partido Popular han conseguido hoy el 33. ¿Cuál es la conclusión? Que Coalición Canaria ha conseguido el 33%, con apoyo, pero evidentemente.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Para un segundo turno de intervención del grupo solicitante de la comparecencia, tiene la palabra el señor Brito.

El señor BRITO SOTO: Gracias, señor Presidente.

Muy brevemente, comenzar diciendo que el 10% venía establecido desde mucho tiempo atrás, *in illo tempore*, y no es atribuible ni al Partido Socialista ni a Coalición Canaria, el 10% viene de más atrás y, por consiguiente, no se puede atribuir ni al Partido Socialista ni a Coalición Canaria.

Pero vamos a ver, señor Olarte, yo que llevo algún tiempo en este Parlamento, y usted también, le he escuchado a usted a lo largo de la historia parlamentaria de los dieciséis años y pico que llevamos anécdotas interesantes, en unos casos referidas a su experiencia, por ejemplo a su experiencia forense, anécdotas que usted ha protagonizado en la mayoría de los casos, muchas de ellas muy graciosas; y en otras ocasiones le he escuchado a usted chistes, chascarrillos, chascarrillos que en ocasiones ha utilizado usted como una especie de *cacharrería de la inteligencia* para obviar el problema de fondo que se pretendía debatir. Y hoy me quedo en la duda de si el chiste-chascarrillo que usted ha contado tiene que ver con su experiencia, porque no quiero pensar —dado que ha sido un chiste referido a las viejas glorias, que usted considere que está a punto de pasar a condición de vieja gloria, no quiero pensar eso—, o si efectivamente el chascarrillo tiene que ver con *cacharrería de la inteligencia*, y usted lo que ha pretendido es obviar el debate respecto de un tema muy importante para los intereses canarios. En cualquier caso, vamos a tratar de averiguarlo en esta segunda intervención.

Vamos a ver, dice usted que lo que se ha hecho hasta ahora –y así lo afirmé yo también en mi intervención– es aplicar el incremento de la subvención del 10 al 33 respecto de las tarifas existentes: ¡cierto! Eso es lo que se ha hecho hasta ahora. Pero, claro, es que hasta ahora no se podía hacer otra cosa, y no se podía hacer otra cosa porque la norma reguladora dice que “el programa que las compañías han de presentar lo han de presentar el 1 de octubre”; por consiguiente, hasta el 1 de octubre no sabremos si efectivamente nos encontramos o no nos encontramos ante una subida de las tarifas interinsulares; y como usted es el consejero del ramo y además yo creo que es un consejero del ramo preocupado por la cuestión, y estamos a 9 de septiembre y el 1 de octubre está ahí al lado, le pregunto: ¿no conoce usted ya a estas alturas cuál es la previsión de programa que las compañías van a presentar en relación con la materia “tarifas” el 1 de octubre? Es que sería muy grave que a esta fecha usted no lo conociera y no supiera si estamos efectivamente ante una inminente subida de las tarifas. Primera cuestión. Y eso quiero que me lo aclare: si usted lo conoce o no conoce el programa que antes del 1 de octubre las compañías han de presentar al ministerio respectivo y si en ese programa se incorpora o no una subida de las tarifas.

Segunda cuestión. Señor Olarte, no me dirá usted que no es preocupante que en dos –al menos que yo haya detectado, es posible que haya algunas más– noticias de prensa aparecidas, aparecidas, se indique que se va a producir una desviación de 1.500 millones de pesetas mediante un incremento de las tarifas del 14% a las compañías, y que eso se manifieste como un pacto Coalición Canaria-Partido Popular habido el día 31 de marzo de 1998. Le pregunto a usted, señor Olarte, como responsable de esa negociación –imagino–: señor Olarte, ¿ese pacto Coalición Canaria-Partido Popular por virtud del cual se planteaba que se subirían las tarifas cuando hubiera la declaración de obligaciones de servicio público en un 14%, es cierto o no es cierto? –Y empezamos a abandonar los chascarrillos–, ¿es cierto ese pacto que incrementaba un 14% o no es cierto ese pacto? Si usted me dice hoy que ese pacto no es cierto y que, por consiguiente, usted da garantías de que las tarifas no se van a incrementar el 14% el 1 de octubre, mire, yo reconoceré lo inadecuado de la solicitud que hemos planteado y, además, muy satisfecho –muy satisfecho–, porque serán beneficiarios todos los canarios de un incremento real hasta el 33% de la subvención y seré beneficiario yo también, que viajo bastante. Por consiguiente, ¡encantado de que fuera inadecuada mi solicitud de comparecencia! Pero los datos hasta ahora no indican que ello vaya a ser así. Pero le digo más, más preocupante: a un compañero mío de grupo parlamentario, en una sesión de la Comisión de Transportes, un compañero suyo de Coali-

ción Canaria le dio este fax, fax remitido al Grupo Parlamentario de Coalición Canaria donde se dice: “tarifa actual: 5.800; tarifa máxima con el incremento del 14% –y esta comunicación–: 6.612; nueva tarifa para residentes: 4.430 –referido a Tenerife y Las Palmas–; diferencia entre la tarifa actual y la nueva para residentes: 23’6. En definitiva, un compañero suyo le dio a un compañero mío en la Comisión de Transportes un fax remitido desde Madrid al Grupo Parlamentario de Coalición Canaria donde ya se establecían las nuevas tarifas, a partir del 1 de octubre, con el incremento del 14%. Dígame usted si con este fax es para que estemos alarmados o no es para que estemos alarmados; dígame usted que este fax no existe, que esto es un error y, entonces, yo efectivamente me tranquilizaré y estaré en la idea de que estamos ante una etapa importante, nueva, en el tráfico interinsular canario.

Porque hay otro elemento más, que abunda, además de todos los fax estos y de todas estas historias, que abunda en la preocupación, y es que extrañamente las tarifas máximas que se establecen en la comunicación de la Comisión y en el decreto del Ministerio de Fomento o del Gobierno, las tarifas máximas que se establecen, extrañamente o casualmente, se sitúan en torno al 14-15% de incremento respecto de las tarifas anteriores, y, claro, uno se queda más preocupado aún, y dice “bueno, ¡qué raro!”; porque es que coincide que efectivamente el decreto y la comunicación de la Comisión establece un incremento, o mejor establece unas tarifas máximas, que se sitúan en el entorno de ese 14-15% de incremento respecto de las tarifas actuales. Y entonces es cuando uno se plantea el riesgo de que efectivamente vayamos a un incremento de esa cuantía, que es un incremento con niveles de inflación situados en torno al 2’5%, un incremento del 15% es un incremento absolutamente desmesurado, y es un incremento y un regalo auténtico a las compañías. Y es un incremento desmesurado cuando parte como base o tiene como base ese incremento unas tarifas –esas que usted plantea de incremento lineal de 1.000 pesetas–, que fueron adoptadas en una práctica colusoria clara, coincidiendo efectivamente con aquel acuerdo intercompañías, aquel incremento de 1.000 pesetas significaba un incremento –creo recordar– situado en el entorno del 10%, cuando los niveles de inflación en aquel momento estaban situados en el 3%; pues bien, nos podemos encontrar con que, cuando los niveles de inflación estaban situados en el 3%, se incrementaron las tarifas interinsulares en el 10%, y que ahora, como consecuencia o aprovechando el incremento de la subvención sobre aquella base, se vaya a un nuevo incremento del 14 o del 15% cuando la inflación está situada en el 2’5%. Y dígame usted si todos estos datos no son para que estemos preocupados. Y para que estemos preocupados cuando –vuelvo a repetir– la evolución de los

precios del crudo en los últimos doce meses indica –publicación especializada de hace dos días– que en los últimos doce meses el precio del crudo ha decrecido en un 30%.

Bueno, pues, si con todos estos datos usted no cree que es adecuada esta comparecencia, usted me dirá cuándo es adecuada esta comparecencia; salvo que usted me diga ahora mismo, en cuyo caso yo obviamente no tendré más que reconocer lo inadecuado de la comparecencia, o bien que el pacto PP-Coalición Canaria –al que hacía referencia la prensa el 1 de abril– no existe y que, por consiguiente, no va a haber ese incremento del 14% en las tarifas o bien que usted me diga que conoce los programas que las compañías van a presentar el 1 de octubre en Madrid, como parece razonable que los conociera, y que le consta que no figura ningún incremento, en cuyo caso, igualmente, yo me quedaré tranquilo.

Si no es así, estaremos claramente ante un debilitamiento del beneficio que debía haber concurrido finalmente, que debía haberse dirigido exclusivamente a los residentes canarios, para beneficiar de forma gratuita –gratuita– a las compañías en un momento en que lo razonable no sería un incremento de tarifas sino, todo lo contrario, una rebaja de las mismas en virtud de los datos que operan en relación al precio del crudo a nivel mundial.

Gracias, señor Olarte.

El señor PRESIDENTE: Para concluir esta comparecencia tiene la palabra el señor Vicepresidente del Gobierno.

El señor VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO Y CONSEJERO DE TURISMO Y TRANSPORTES (Olarte Cullen): Señorías.

Si el señor Brito repasa lo que se ha dicho hoy aquí, podrá comprobar que en ningún momento se ha cuestionado por mi parte el que la comparecencia sea adecuada o inadecuada. Me he limitado exclusivamente a decir que las intervenciones del señor Brito, que normalmente son intervenciones que están bien preparadas, las escucho siempre con tanta atención como respeto, al margen de discrepancias que hayan surgido con el paso del tiempo. Y, obviamente, destacaba que hoy era uno de estos casos de discrepancias, ya que había una serie de elementos de confusión en su intervención como era el de las tarifas en el archipiélago canario, la práctica colusoria en virtud de la identidad de tarifas entre las tres compañías que ahora operan en el archipiélago canario, etcétera, que ponía de manifiesto que en el tema no tenía las ideas tan claras como en otras ocasiones, al menos desde mi percepción.

He dicho –y lo mantengo– que a lo largo de estos años ha mejorado extraordinariamente en el archipiélago canario todo lo atinente a las comunicaciones marítimas y aéreas e incluso –e incluso– con

la desaparición de los *Casa-Nurtanio*, que fue una decisión de cuando gobernaba el Partido Socialista en España, pues, precisamente constituye un factor muy importante y que nos ha llenado de alegría a todos los que vemos con el máximo interés el transporte aéreo interinsular. Pero yo lo que no puedo, bajo ningún concepto, es, en primer lugar, dar lugar a que cualquier tentación, cualquier tentativa, cualquier conversación entre personas cualificadas de una Administración y de un grupo parlamentario, ponga por ejemplo, puedan confundirse con un pacto. Coalición Canaria no ha pactado, que yo sepa, nada al respecto; otra cosa es que alguien de la Administración central, más o menos cualificado, muy cualificado, con la máxima cualificación, haya podido tener conversaciones con alguien de Coalición Canaria, incluso más allá de las de simples pasillos, expresando cuál puede ser una tentativa o una tentación a propósito de establecer unas tarifas en el archipiélago canario. Lo que no cabe duda es que no se puede confundir una conversación con un pacto, que el pacto es inexistente, y le quiero decir además, señor Brito, que yo no he participado, por lo tanto el Vicepresidente del Gobierno y responsable de la Consejería de Transportes no ha participado en una sola conversación de un minuto de duración tan sólo con nadie de la Administración central ni del Partido Popular que haya hablado conmigo sobre esa supuesta tentativa de elevación de tarifas; que a lo mejor se produce en su día, pero nadie podrá decir nunca esto contó con la conformidad del Gobierno de Canarias ni del Consejero de Transportes y Turismo del Gobierno de Canarias. ¿Que ustedes deben tener *la mosca detrás de la oreja*? ¡Claro, usted y nosotros y cualquiera!, porque el tener una preocupación respecto a algo que puede producirse en cualquier momento pues no cabe duda que no debe ser patrimonio ni monopolio de nadie. Todos tenemos la obligación de pensar en ello.

Yo no puedo, en absoluto, decirle, señor Brito, –y yo creí que en la primera intervención suya al respecto en esta segunda fase de las intervenciones, en su primera referencia mejor dicho, lo había confundido pero después repitió exactamente las mismas expresiones verbales–, ¿cómo voy yo a saber cuál es el propósito en orden a la elevación de tarifas por parte de las compañías aéreas que participan en un concurso, si teniendo competencias en el tráfico marítimo interinsular, teniendo competencias en el tráfico marítimo interinsular, nunca he podido saber cuáles eran los propósitos de las compañías, y se han presentado o se van a presentar tres compañías para cubrir las frecuencias y los trayectos existentes en el archipiélago, que son la *Naviera Armas*, *Fred Olsen* y la *Compañía Trasmediterránea* y no sé cuáles son sus propósitos? ¿Cómo voy a saber ni siquiera sondear los propósitos de compañía alguna en materia que además

no tengo competencias? Porque es que la única compañía que se va a presentar tampoco va a ser *Binter*, y de sobra es sabido que precisamente las relaciones del Gobierno de Canarias y de la compañía matriz de *Binter*, que es la compañía *Iberia*, la titular del grupo, no son conversaciones precisamente muy fluidas a la hora de conocer nosotros cuáles son los propósitos ni de *Binter* ni de *Iberia* ni de *Aviaco*; ¿cómo voy a conocer, por tanto, qué es lo que pretende hacer *Binter* si la política de *Binter* como la de *Iberia* ha sido siempre desde años atrás la política del hecho consumado, por otra parte? ¿Cómo voy a saber yo qué compañías se van a presentar en el archipiélago canario si precisamente esta norma que dicta el Ministerio y que se ha publicado a finales del mes de agosto es una norma que posibilita la presencia y la comparecencia y la concurrencia de *Binter*, de *Canarias Regional* y de cualesquiera otras compañías que quieran comparecer y que quieran presentarse a esta especie de concurso, el cual determine la exigencia y las compensaciones derivadas de las obligaciones de servicio público?, ¿cómo voy a saber yo cuáles va a ser, además, las intenciones de *Canarias Regional*?

Señor Brito, lo ha dicho usted. Si en este momento, con su gesto, pues, dice lo contrario, lo que sí le aseguro es que lo ha dicho, coja usted la cinta repáselo y me dará la razón. Entonces, como además lo reiteró, es por lo que... y simultáneamente, mientras usted decía eso, yo veía —porque a veces aquí, aunque uno no quiera, está con los cinco sentidos—, yo veía cómo del otro lado de la mesa estaban haciéndose la misma pregunta, de forma que me era audible, diciendo “¿pero cómo se va a saber esto?” ¡Claro!, ¿cómo lo vamos a saber? A lo mejor usted no quiso decirlo, a lo mejor usted se refería a si conozco los propósitos del Gobierno y no los propósitos de las compañías. Pues, le puedo decir que yo no conozco los propósitos del Gobierno porque yo no he hablado con el Gobierno al respecto, si bien, si bien, en cierta ocasión los medios de comunicación hicieron una referencia a un propósito de elevar las tarifas que a mi no me pareció descabellado por muchas cosas y por el puzzle que estaba haciendo yo, lo cual, con motivo de su intervención, le expresé que me alegraba de esa preocupación porque esa preocupación la debíamos tener todos para evitar que eso ocurriera. A mí lo que sí me parece que es lo que es importante hoy es destacar algo que todo lo que no fuese eso sería constituir una especie de *cortina de humo* que nos hiciese olvidar una realidad y una realidad feliz: nunca pensamos nosotros, los canarios, que en el archipiélago canario las tarifas aéreas ni nada se redujeran; en algo tan sensible para nosotros como es el tráfico, el transporte aéreo se han reducido, se han reducido en un 33%. No lo pensamos en su día, ni nosotros ni ustedes, cuando se elaboró el proyecto de ley de reforma del

REF, que ¡cuidado que fue trabajosamente estudiado! Y sin embargo hoy nos encontramos ante una feliz realidad, ante una feliz realidad, y hay que reconocerlo así, porque ha habido dos partes, una parte que lo ha sabido pedir y otra parte porque lo ha querido dar.

Nada más, señor Presidente.

(*El señor Brito Soto solicita el uso de la palabra.*)

El señor PRESIDENTE: Señor Brito, la comparecencia se ha producido en los términos reglamentarios, como usted sabe muy bien, y con amplitud de tiempo y alargar más este debate sería innecesario.

El señor BRITO SOTO: ...(*Ininteligible.*)

El señor PRESIDENTE: Tiene usted la palabra, por un minuto.

El señor BRITO SOTO: ...(*Ininteligible.*) de la comunicación de la comisión y del decreto no se deriva que estemos ante un concurso sino ante la presentación de un programa, y, por consiguiente, no cumple el carácter, digamos, de imposibilidad de conocimiento de ese programa. Y por eso preguntaba si efectivamente usted lo conocía.

En cualquier caso, el dato fundamental no es ése sino el dato fundamental es si existe o no aquel acuerdo, al que me he referido, entre Coalición Canaria y Partido Popular. Ése es el dato fundamental, porque ese sí que está publicado y ése sí que cuenta con elementos documentales detrás.

Gracias.

COMPARECENCIA DEL GOBIERNO, SOBRE LA COMUNICACIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO RESPECTO A LA AUTORIZACIÓN PARA LA EMISIÓN DEL CANAL DE LA TELEVISIÓN AUTONÓMICA.

El señor PRESIDENTE: Bien. Concluida la segunda comparecencia, corresponde la última de las incorporadas al orden del día: Comparecencia del Gobierno, sobre la comunicación del Ministerio de Fomento respecto a la autorización para la emisión del canal de la Televisión Autónoma.

Vamos a dar un minuto para la sustitución del Consejero de Turismo y Transportes por el Consejero de la Presidencia. Señorías, no se ha levantado la sesión. Señorías, guarden silencio, por favor. No se ha levantado la sesión. Hablen fuera de esta sala si es posible.

Pueden avisar, por favor, al Consejero de la Presidencia, creo que está esperando para concurrir a la comparecencia. (*Pausa.*)

Señor consejero, vamos a comenzar esta comparecencia, y la primera intervención es la suya.

Por tanto, comparecencia del Gobierno, solicitada a instancia del Grupo Parlamentario Socialista Canario, para que se explique la posición y actuaciones que piensa emprender el Gobierno en relación con la comunicación del Ministerio de Fomento respecto a la autorización para la emisión del canal de la Televisión Autónoma. Tiene la palabra el señor Consejero de la Presidencia.

El señor CONSEJERO DE PRESIDENCIA Y RELACIONES INSTITUCIONALES (Suárez Alonso): Muchas gracias, señor Presidente. Señorías.

Comparece el Gobierno para dar respuesta a la solicitud del Partido Socialista, referente al documento que ha remitido el Ministerio de Fomento como respuesta a los, a su vez, remitidos por el Gobierno de Canarias en solicitud del tercer canal autonómico.

Como todas sus Señorías conocen, la Ley del Tercer Canal es del año 83 —la ley estatal— y la ley autonómica es de diciembre del año 1984. Hago esta referencia para entender en el tiempo y en el marco en el que las televisiones autonómicas de gestión directa o de gestión pública toman marco en esa fecha.

Hasta la fecha, la Comunidad Autónoma canaria, a través de sus distintos gobiernos, no ha tomado en consideración la necesidad de poner en marcha este canal autonómico hasta fechas muy recientes. Como consecuencia de este interés, el Gobierno de Canarias en diciembre del año 1996 tomó varios acuerdos, el primero de ellos dirigido al Gobierno de la nación solicitando el tercer canal autonómico, y en dicho acuerdo —como decía, de fecha 10 de diciembre de 1996—, el Gobierno decía en el preámbulo de dicho acuerdo que “ha entendido que el cumplimiento de ese objetivo requiere la modificación de la legislación estatal básica reguladora de esta materia como paso previo a la modificación de la legislación territorial, con el objetivo de permitir una gestión privada o mixta de ese tercer canal autonómico”.

“No obstante lo anterior —continuaba el acuerdo—, se hace preciso adoptar los acuerdos que sean necesarios para la puesta en marcha efectiva de ese canal de televisión, y en ese sentido, dado que la Ley de Estatuto de Radiodifusión y Televisión considera tales servicios públicos como servicios de titularidad estatal, en el que se prevé que los gobiernos de las comunidades autónomas soliciten al Gobierno estatal la concesión de la gestión directa del mismo”.

En la misma fecha, el Gobierno acordó dirigirse al Parlamento de Canarias para que a través de una proposición de ley se dirigiese al Parlamento de la nación solicitando la modificación de la Ley del Tercer Canal, entendiendo que, en el sentido que se había tomado el anterior acuerdo, se necesitaba de una variación de la ley estatal a los efectos de po-

ner en marcha la televisión autonómica, que permitiese tanto la gestión directa como indirecta de la misma. Y como todos ustedes saben, el 21 y 22 de mayo de 1997 el Parlamento de la Comunidad Autónoma de Canarias aprobó dicha proposición de ley y por lo tanto su remisión al Parlamento del Estado.

Con fecha posterior, el 16 de julio de 1997, la Mesa del Parlamento de Canarias toma conocimiento del escrito del Parlamento del Estado admitiendo a trámite dicha proposición de ley.

Como todos ustedes conocen también, en el *Boletín Oficial de las Cortes Generales*, del Estado, el 30 de diciembre de 1997 ya se publica el proyecto de ley reguladora del Servicio Público de Televisión Autónoma. Y en dicho proyecto de ley, ahora mismo en trámite en las Cortes Generales, se contempla la posibilidad tanto de la gestión directa como indirecta de los canales de televisión autonómica, al tiempo que se permite también un nuevo canal autonómico. En vez de uno ya se van a permitir dos.

Hasta aquí, todo parece indicar que hay una línea de cordura entre los acuerdos que se han tomado en el Consejo de Gobierno, las iniciativas parlamentarias que se han tramitado en el Parlamento de Canarias. Y las consecuencias del mismo han sido que a través del Parlamento de la nación también se está tramitando una modificación legal del tercer canal.

En base a todo ello, llegamos a la fecha del 6 de agosto del presente año, pasado, en el que el Consejo del Gobierno de Canarias tomó el acuerdo de dirigirse nuevamente al Gobierno del Estado, a reiterar la solicitud de la licencia del tercer canal autonómico y solicitando además que se indicasen las causas por las cuales dicha solicitud había sufrido retraso.

Del escrito del Ministerio de Fomento —por el que hoy día se solicita la comparecencia—, que es de 26 de agosto pasado, se dice en el primer párrafo que “con fecha 10 de agosto del año 1998 se ha recibido solicitud de tramitación del real decreto por el que se aprueba el tercer canal de televisión para Canarias”. En el segundo párrafo dice que “como consecuencia de la solicitud realizada al Ministerio de la Presidencia por el Gobierno de Canarias el 15 de enero de 1997 —consecuencia del acuerdo del Consejo de Gobierno de 10 de diciembre de 1996—, se tramitó el procedimiento con el mismo fin, y una vez se hubo redactado el proyecto de real decreto, se paralizó su aprobación en tanto se produjese la modificación legislativa de la Ley del Tercer Canal para permitir la gestión privada de éste”.

De estos dos primeros párrafos se deduce una cosa importante, sobre todo para la Consejería de la Presidencia, por la cual el propio Ministerio de Fomento da respuesta a algo que se han cuestiona-

do algunos líderes políticos, que es la buena gestión de la Consejería de la Presidencia. Fíjense que el Consejo de Gobierno del 6 de agosto toma el acuerdo, el día 7 la Consejería de la Presidencia remite escritos tanto al Ministerio de Fomento como al Ministerio de la Presidencia, que tienen entrada el día 10 de agosto. Y en el mismo escrito también se da cuenta del escrito que a su vez se remitió con fecha 15 de enero de 1997, como consecuencia del acuerdo del Consejo de Gobierno de 10 de diciembre de 1996, que se cuestionaba que si se hubiese tramitado bien o no, con lo cual se da respuesta clara y contundente en el sentido de la correcta tramitación que hizo la Consejería de la Presidencia de los dos escritos. Y contesta que incluso se llegó a redactar el proyecto de real decreto para la autorización del tercer canal autonómico.

Con posterioridad a esta fecha, como es público y notorio, el Consejo de Gobierno no se ha vuelto a reunir y en este momento, pues, se están estudiando las posibles respuestas que se puedan dar en este escrito, y el Consejo de Gobierno no ha tomado una decisión de respuesta al mismo.

Nada más. Muchas gracias, Presidente.

El señor PRESIDENTE: Para intervenir en nombre del grupo solicitante de la comparecencia, tiene la palabra don Juan Carlos Alemán.

El señor ALEMÁN SANTANA: Señor Presidente.

Igual que en muchas ocasiones usted le llama con razón la atención a los diputados porque no se atienden a la comparecencia, desde luego, el Consejero de la Presidencia hoy no se atiende a la comparecencia. Porque la comparecencia era para que explicara la posición y actuaciones que piensa emprender en relación con la comunicación del Ministerio de Fomento respecto a la autorización para la emisión del canal de la televisión autonómica el Gobierno. Usted comparece aquí en nombre del Gobierno, aunque usted ha estado todo el verano..., usted o su hermano gemelo, haciendo política a favor de la resolución del Ministerio de Fomento, haciendo posiciones públicas en todos los medios de comunicación –pensando que todo el mundo estaba de vacaciones–, a favor del recurso del Ministerio de Fomento, y el resto del tiempo lo dedicaba a visitar los barrios de Candelaria para prepararse la alcaldía.

A eso ha dedicado usted el verano, señor consejero, y hoy se presenta usted en este Parlamento a decirnos que el Gobierno no tiene posición, o no se atreve a tener posición, porque usted es incapaz de mantener en este Parlamento lo que ha venido manteniendo en la calle, usted y su partido, que llevan tres meses engañando a la opinión pública canaria.

Lo que ha sucedido aquí con la resolución o el comunicado del Ministerio de Fomento, y no corresponde al Grupo Socialista hacer análisis jurídi-

cos –que los tendrán que hacer los tribunales en su momento y ya comentaremos lo que decidan–, sino corresponde al Grupo Socialista analizar las circunstancias políticas en las que se está inscribiendo la resolución del Ministerio de Fomento, el comunicado y el recurso. Eso es lo que le corresponde a esta Cámara.

Y lo que está pasando aquí es que ante la opinión pública canaria se está intentando plantear tres foros posibles de debate. Parece que el debate está entre los quieren la televisión autonómica –ustedes– y los que no la quieren –nosotros–, que no hemos cambiado de posición. Ustedes firmaron en el año 96 un pacto con Coalición Canaria, ustedes con sus votos aprobaron la televisión autonómica.

El segundo escenario en el que se está debatiendo es aquellos que opinan que esto es un mero debate jurídico. Y el problema de fondo que se está planteando aquí es que ustedes quieren una televisión privada autonómica en Canarias, y están enmascarando ese debate tratando de crear la idea de que otros han aprobado lo que ustedes aprobaron.

Y, mire, ustedes han usado en este tema a las instituciones del Estado, concretamente al Gobierno de España, para no bloquear la televisión autonómica –porque ustedes no están por bloquear la televisión autonómica, porque la han apoyado–, sino para bloquear el concurso para decidir operador, para ganar tiempo a ver si sale el proyecto que a ustedes les interesa. El escrito del secretario general de Telecomunicaciones es un escrito infumable, es un chantaje político, pero inaudito, a una comunidad autónoma. Ese escrito, del que usted no ha leído, termina diciendo que “en cumplimiento de la ley, el Gobierno aprobará el decreto de creación del tercer canal de televisión para Canarias tan pronto constate que por la Administración canaria se ha dejado sin efecto el procedimiento del concurso para permitir lo que sustantivamente representa una gestión indirecta del canal”.

Esto en lenguaje político es un chantaje. Si ustedes retiran el concurso, yo retiro el recurso. Y este es el contenido de este comunicado. Este es un chantaje, que además raya en el Código Penal.

Pero, señor consejero, es que esto no es nuevo. El día que se reunió el consejo de administración de la Radiotelevisión Canaria, el Gobierno del Estado, el Gobierno de España, por medio de un director general, envía un fax a ese consejo de administración sobre algo que no tenía comunicación oficial. ¿Cómo es posible que el Gobierno de España mande un fax haciendo una advertencia a un consejo de administración –elegido por el Parlamento de Canarias–, advirtiéndole de que puede tomar un acuerdo ilegal, cuando no tenía conocimiento oficial? Alguien, a lo mejor usted, levantó el teléfono y le pidió al Gobierno de España que les hiciera un favor, y que mandaran un fax primero, un

comunicado después y un recurso posterior. Y eso lo han hecho ustedes.

Pero ustedes, además, es que han cambiado –y por suerte en el Parlamento hay *Diario de Sesiones*–, han cambiado la filosofía de este tema. Mire, le voy a leer lo que usted ha leído antes y que empezaba su intervención diciendo en fechas muy recientes se ha decidido poner en marcha la televisión autonómica, ¡claro, y tan recientes! Que lo sepan los medios de comunicación, que lo sepan los ciudadanos: la televisión autonómica la ponen en marcha ustedes en junio del 96 en el pacto entre Coalición Canaria y Partido Popular que ustedes firmaron. Y hubieran firmado eso y lo que le hubieran puesto para evitar que se consolidara el otro pacto. Y en el acta de la sesión de este Parlamento del día 29 de enero del 97, en esa ley de modificación del tercer canal que elevó el Parlamento de Canarias a las Cortes Generales, dice en aquel momento el señor consejero don Ignacio González –que me hubiera gustado que estuviera hoy aquí. Si no está es porque ustedes lo han quitado, porque es uno de los que están llevando ese tema, con bastante pasión–, decía lo siguiente, dice “a instancia del Gobierno de elevación a las Cortes de diferentes modificaciones de la legislación básica en materia de radiotelevisión, de radiodifusión y televisión, y en cumplimiento además de una propuesta de resolución, apoyada por los Grupos de Coalición Canaria y Partido Popular, en el debate general del estado de la región último, que instaba al Gobierno a poner en marcha la televisión autonómica –¿le va sonando esto de quién la puso en marcha, no?–, la televisión autonómica durante la presente legislatura mediante una sociedad de capital mixto o incluso exclusivamente privado –ahora ustedes nada más que hablan de privado, pero aquí ustedes defendían también el mixto–, mixto, dentro de los criterios de austeridad y control de gasto público”. Esta propuesta de resolución fue aprobada con 35 votos a favor –los del Gobierno–, 14 en contra –los del Grupo Socialista– y 3 abstenciones.

Esta es la historia, esta es la realidad. Ustedes pueden seguir saliendo donde quieran diciendo que lo que se ha aprobado en agosto es la televisión autonómica. Pero la historia está aquí, escrita.

Y ahora vamos a hablar de la filosofía del recurso y de la filosofía que sostiene la comunicación del secretario general de Telecomunicaciones, que no tiene nada que ver con la filosofía que el Consejero de Presidencia defendió en el Pleno parlamentario. En el Pleno parlamentario, el consejero decía “suprimir”, qué había que suprimir de la legislación estatal –planteaba el Gobierno de Canarias–, “suprimir la referencia a la concesión como instrumento en este momento para atribuir el tercer canal a las comunidades autónomas”. Es decir, que la Comunidad Autónoma de Canarias dice, miren, el tercer canal nos es propio, lo que debe ser del Esta-

do es la concesión del espacio radioeléctrico, y tiene lógica, pero el canal le pertenece a la Comunidad Autónoma, y además con la modificación estatutaria que se produce en el Estatuto de Autonomía más lógico, cuando en el Estatuto de Autonomía en su nueva redacción se reconoce la posibilidad a la Comunidad Autónoma de Canarias de crear su canal autonómico, y ustedes lo decía aquí.

Por lo tanto, competencias en los términos previstos en la Constitución delimitando la coparticipación en la titularidad, una cosa es el espectro radioeléctrico, y ésta es una titularidad, como en las telecomunicaciones, del Estado, y otra cosa muy distinta son los servicios de radiotelevisión y la gestión de estos servicios; “éstas son las modificaciones que proponemos a esta Cámara en cuanto al Estatuto de la Radio y de la Televisión”. Y abundaba más y decía, “el artículo 32.3, el nuevo Estatuto aprobado en diciembre ya desliga la gestión del canal autonómico, el tercer canal, de las previsiones del propio Estatuto de Radio y Televisión y, por lo tanto, esta filosofía es la de ampliar la posibilidad, la potestad de la Comunidad –y estamos hablando de competencias– de elegir uno u otro modelo de televisión”: don Ignacio González, Consejero del Partido Popular. Gobierno de Canarias.

Ustedes hoy mandan un comunicado que dice todo lo contrario de esto. El Partido Popular hace un recurso que dice todo lo contrario de esto. ¿Ustedes en qué posición están? A ver si nos enteramos, ¿en qué posición están?, porque esto es lo que ustedes decían, y lo que ustedes han mandado a los tribunales y las comunicaciones por fax es todo lo contrario de lo que aquí decían ustedes. Ustedes han aprendido el mejor doble lenguaje de la ATI en sus mejores tiempos, han sido ustedes alumnos aventajados.

Señor consejero, Coalición Canaria siempre ha tenido una posición favorable a la televisión autonómica, y yo creo que ésa es una posición que nosotros nunca hemos participado de ella pero la consideramos coherente, es decir, por lo menos han mantenido siempre una posición favorable a la creación de una televisión autonómica canaria. Nosotros hemos mantenido siempre una posición contraria, no a la televisión autonómica sino a la oportunidad de su puesta en marcha, y siempre existió en este Parlamento un bloque, que conformaba el Partido Popular y el Partido Socialista, que evitaba que la televisión autonómica se pusiera en marcha. Ese bloque se rompió en junio del 96, se rompió en junio del 96, porque el Partido Popular, como le he dicho, firmó un acuerdo para ponerlo en marcha; se rompió en el Presupuesto del 96 cuando ustedes votaron 200 millones, y nosotros votamos en contra; se rompió en el Presupuesto del 97 cuando ustedes votaron 2.000 millones y nosotros también votamos de nuevo en contra. Por lo tanto, yo a Coalición Canaria le puedo criticar que considero un

despilfarro y considero que no es prioritario para Canarias la puesta en marcha de la televisión autonómica, no le puedo criticar una posición incoherente. Ustedes han tenido una posición errática, absolutamente errática.

Mire usted, señor consejero, de lo que usted ha dicho este verano, que lo he seguido con atención, de lo que usted ha dicho este verano, se lo puedo dar por vídeo, ¿eh?, y lo que usted dice en esta Cámara; es que estoy convencido de que usted debe tener un hermano gemelo, pero deben cambiarse el primer nombre porque es que nos tienen a nosotros un poco equivocados. En su última intervención parlamentaria, que me da la impresión de que no va a ser la última sobre este asunto, usted decía, hablando de la televisión autonómica, dice, “en esta línea de trabajo y después” —estamos hablando de la fecha del 25 de junio—, “en esta línea de trabajo y después de casi un año de negociaciones se concluye un proyecto novedoso que posibilita la puesta en marcha de la televisión autonómica canaria hacia finales de 1998 mediante la convocatoria de un concurso público para la gestión y ejecución privada de la programación de dicho canal” —eso lo decía usted—; “y únicamente pagaría el Gobierno los contenidos que se contraten en el pliego de condiciones” —y eso lo decía usted, que no es lo que dice usted cuando sale de aquí, eso lo decía usted—. Y además decía usted más, además decía usted que “se ha elaborado un pliego de condiciones de cláusulas administrativas y de prescripciones técnicas, de tal forma que lo que se diga en ese pliego sea adaptado a lo que dice la ley”. Y “¿cuál es la fórmula por la que se ha optado?” —se interroga usted—, “se ha optado por contratar programación, en comprar productos enlatados para luego emitir bajo una parrilla de programación que gestiona el ente público a través de su director general. Yo creo que está claro que no puede ser de otra manera”.

Calendarios. Bueno, usted dice que están en contra de la televisión autonómica, lo están diciendo todos, anoche veía yo al portavoz del cabildo en un canal de televisión diciendo que ustedes quieren que ese dinero se destine a gastos sociales, a la droga, al paro, y usted, que es consejero del Partido Popular, diciendo “dentro de la primera quincena del mes de julio tendrá conocimiento de lo que es el pliego de condiciones el consejo de administración, para luego, una vez seguido todos los trámites de publicidad, concurso, adjudicación, etcétera, etcétera, empezar el proceso de emisión en prueba, podrá empezar a emitir hacia los primeros días del mes de enero del próximo año, éste es el calendario que tenemos previsto en este momento”; entonces, ¿hay un calendario para la puesta en marcha? Entonces, ¿de qué estamos hablando aquí? Es que va a ser muy difícil empezarse a entender en esta Cámara si no funcionamos con un mínimo nivel de lealtad entre los que aquí nos sentamos, porque en política

yo creo que a todos nos debemos de reconocer un cierto juego de cintura, ¿no?, pero una cosa es tener juego de cintura y esto es partirle a uno la cintura, ¿no? Y ustedes es que llevan tres meses partiéndose la cintura. Por lo tanto, vamos a ver si nos empezamos a poner de acuerdo y mantener las posiciones que uno tenga que mantener, ustedes pactaron, hicieron lo que hicieron, a nosotros no nos parece ni bien ni mal, es su responsabilidad.

El recurso, miren, a nuestro entender, el recurso y la comunicación del Gobierno viene a exteriorizar una contradicción más de este Gobierno, que lo difícil es ya el saber en qué están de acuerdo. Mire, ustedes están en desacuerdo en el PIEC, están en desacuerdo en la interpretación del REF, están en desacuerdo en la política educativa que tienen que cambiar hasta portavoces porque no se ponen de acuerdo en la Cámara, el problema es en qué están de acuerdo, y esto viene a exteriorizar, a nuestro entender, un desacuerdo más, y además una debilidad, ¿eh?, del Gobierno de Canarias —usted mismo lo acaba de decir, usted mismo lo acaba de decir—: la nueva ley del tercer canal nacional permite que las comunidades autónomas no tengan un canal autonómico sino que tengan dos, pues en el País Vasco hay dos y nadie lo ha recurrido, sin licencia; y en Cataluña hay dos —TV3I y TV3II—; y Euskal Telebista I, Euskal Telebista II en el País Vasco —sin licencia—; y es como lo de los vuelos: no le hubieran puesto ese avión al señor Pujol ni al señor Pujol le hubieran puesto ni recurso ni comunicado, porque hay una debilidad en este asunto del Gobierno de Canarias, que no he oído una voz que salga a decirlo, es que no he oído una voz en este asunto. Es una debilidad importante que es ya fruto de un Gobierno que coexiste para llegar al final de la legislatura y tratar de presentar como gran aval político el que el Gobierno no se ha roto. El gran aval político de un gobierno no es que no se rompa sino que gobierne, y al final ustedes, pues, ya tratan de coexistir para ver si eso le sirve de algo.

Mire, los socialistas reconocemos con absoluta sinceridad que el debate parlamentario sobre la televisión autonómica nosotros lo hemos perdido, lo hemos perdido. ¿Por qué lo hemos perdido? Porque se rompió el bloque que sostenía e impedía la puesta en marcha de la televisión autonómica, lo rompieron ustedes. Y al romperse ese bloque, los socialistas no tenemos votos en la Cámara suficientes, pero la posición del Partido Socialista ha sido, es y será siempre de lealtad con los acuerdos que esta Cámara tome. Esta Cámara aprobó una ley electoral, que rige las elecciones de la Comunidad Autónoma de Canarias, con el voto en contra del Partido Socialista; la acatamos y participamos en las elecciones, no vamos a dejar de participar en ellas. Esta Cámara aprobó la Ley del Consejo Económico y Social, con el voto en contra del Partido Socialista; la acatamos y participamos en ella. Y

esta Cámara con sus votos aprobó la televisión autonómica; participamos en el consejo de administración y votaremos lo que haya que votar, y lo que no haremos son actitudes cobardes de abandonar el consejo de administración para además no poder impugnar jurídicamente ningún acuerdo y dejar que papá PP lo haga. Participaremos en los acuerdos que este Parlamento tome, y si quedamos en minoría, quedamos en minoría; porque nosotros creemos en el sistema democrático y parte de la creencia en el sistema democrático es aceptar y defender las cosas que uno no vota y en las que uno no está de acuerdo.

A nuestro entender, señor Consejero, la verdad es que no esperábamos mucho más de su intervención en el día de hoy, porque yo es que decía esta mañana en una emisora de radio que si usted iba a tener valor de venir a esta Cámara después de lo que ha estado diciendo en verano, pero, en fin, yo me alegro que haya venido, siempre es satisfactorio, desde luego, a nivel personal siempre, ¿no?, a nivel político, pues, me alegro también que haya venido a la Cámara en el día de hoy. Pero, mire, dígame a los suyos que es malo que el Gobierno de España se meta en estas batallitas, que es malo que para que ustedes se monten una campañita durante el verano se estén utilizando a secretarios generales de Telecomunicaciones y recursos, que eso no es bueno, que eso no es bueno y que es mucho mejor que los partidos políticos en Canarias abandonemos el doble lenguaje. Nosotros somos un partido lleno de contradicciones, lleno de errores, pero las cosas las hacemos con lealtad y lo que tenemos que plantear lo decimos, ustedes lo han sido, empiezan a preocuparme, empiezan a preocuparme.

Por lo tanto, señor consejero, vuelvan ustedes a la senda de tomar decisiones y afrontar los costes de tomar las decisiones. Y, desde luego, que sepa el Gobierno que en lo que es el recurso y lo que es el comunicado nos parece una cosa inaceptable para la Comunidad Autónoma de Canarias y desde nuestra posición que mantenemos y que reiteramos —que nos parece que no es el momento oportuno, pero la decisión está tomada sobre el tema de la televisión autonómica— nosotros actuaremos lealmente con los acuerdos mayoritarios del Parlamento y en lo que es la defensa del Estatuto de Autonomía de Canarias y lo que es el trato igualitario con otras comunidades autónomas, la parte del Gobierno que decida defender los intereses de Canarias y de su Estatuto nos va a tener al lado.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Para fijar la posición de los grupos no solicitantes de la comparecencia, el señor Padrón tiene la palabra en nombre del Grupo Mixto.

El señor PADRÓN MORALES: Bien, poco vamos a discutir nosotros puesto que el modelo que se baraja de televisión para Canarias no es nuestro modelo, y ya lo hemos dejado claro en el consejo.

Por supuesto que estamos a favor de una radiotelevisión canaria, no una televisión, una radiotelevisión canaria con proyección no sólo en todas las islas, sino incluso que esa radiotelevisión pueda proyectarse en su día al exterior, para que lleguen hasta nuestros emigrantes los programas culturales que se hagan en Canarias. Partiendo de ahí estamos en contra del sistema que se va a implantar, nos parece en este momento un gasto improcedente, puesto que nuestro proyecto estaría basado en acumular las instalaciones que existen hoy en Canarias, todas esas empresas privadas que tienen montadas sus televisiones locales, insulares o radios, aprovechar al máximo esa infraestructura con nuestras empresas audiovisuales, que las tenemos muy buenas en Canarias, y a través de ahí que llegue a todas las islas de entrada, porque no se olvide que el director general de Radiotelevisión Canaria aquí dijo que en la primera etapa solamente se iba a cubrir Las Palmas-Telde, Santa Cruz-Laguna, o sea, que el resto de las islas va a quedar a oscuras mientras que en este proyecto sí podíamos cubrir todas las islas, mantener los puestos de trabajo existentes en todas estas pequeñas empresas que se lo han ganado a pulso, y no venir a competir ahora con una televisión potenciada por el Gobierno de Canarias, que al fin y al cabo va a ir en contra de esos canarios que apostaron por esa idea.

De ahí que nuestro respeto a los proyectos que van a instalar no es nuestro proyecto, pensamos que no se puede llamar televisión canaria aquella que cubra Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife; no podemos llamar selección canaria de fútbol hecha con los equipos de la Unión Deportiva y el Tenerife, habría que irse a todas las islas; si no existen pues no existen, pero en la isla que lo tenga tiene que ir; no podemos crear una policía autonómica, como lo hemos dicho, basando en una nueva infraestructura: existe unas policías locales que hay que potenciar y que saben mucho de eso también. Y con esto apostamos, repito, por mantener las infraestructuras que existen, que nos merecen todos nuestros respetos, al frente de las cuales hay profesionales cualificadísimos, antes que liarnos a gastar, implantar unos estudios y unos gastos innecesarios en este momento.

Por no ser nuestro proyecto hemos votado en contra y seguimos en contra de este funcionamiento.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Javier Sánchez-Simón.

El señor SÁNCHEZ-SIMÓN MUÑOZ: Sí, muchas gracias, señor Presidente.

En el debate de la televisión autonómica lo cierto es que cabe, bueno, pues, muchas y mil variadas apreciaciones y consideraciones, y una de ellas, a la que se está haciendo objeto, porque a la fuerza es más que una comparecencia, quizás un debate de posiciones políticas acerca de cuál es el modelo...; más que el modelo de televisión canaria si la situación actual de la televisión en Canarias, pero cabe, y digo, distintas opciones y distintas consideraciones y distintas versiones; ésta, la que se pone de manifiesto, es una de ellas. Ya digo, no estamos en este momento haciendo objeto de debate el modelo de televisión o el modelo de radiotelevisión canaria sino el debate acerca de la actuación del Gobierno o la futura actuación del Gobierno, la previsible actuación del Gobierno, frente a unos acontecimientos en los que por parte del Grupo Socialista clara y manifiestamente y expresamente, incluso utilizando calificativos que creo que son absolutamente improcedentes, se han hecho por parte, no digo, en algún caso, ni siquiera por representantes del Partido Popular sino que en algún caso por miembros designados por esta Cámara a propuesta del Partido Popular en el consejo de administración.

Bien, lo que está haciendo objeto o lo que está ya comenzando a ser objeto de debate en este momento es acerca, para mí de una cosa muy sencilla, que es de cumplimiento de la ley. Es cierto y es claro y es verdad que el Partido Popular y Coalición Canaria, y además así está contenido en el debate de investidura por parte del Presidente Hermoso, que se acordaron poner en marcha en Canarias una televisión canaria sobre la base de un modelo que se definiría, y un modelo que tenía basado en los principios de austeridad, fundamentalmente, y de control del gasto público. Ése es el modelo que el Partido Popular convino con Coalición Canaria y ése es el modelo que Partido Popular, que convino con Coalición Canaria, que no digo que sí, que sostiene o que deja de sostener, sino que acepta y que recoge el planteamiento del Partido Popular.

Es cierto que el Partido Popular ha considerado y viene considerando que dentro de las prioridades de gasto público, dentro de las prioridades de la acción de Gobierno por parte de la Comunidad Autónoma canaria, pues, la Radiotelevisión Canaria no debe ser la primera prioridad, pero por ese sentido y sobre una base de una consideración de un gobierno de coalición entre el Partido Popular y Coalición Canaria se aceptó ese planteamiento como un planteamiento que digo que se acepta y se mantiene.

¿Qué ocurre? Pues, lo que ocurre es que no es que nos vayamos a una carrera de obstáculos ni vayamos a una carrera de velocidad, pero que desde luego lo que sí parece es de que hay mucha prisa o en determinados momentos de poner en marcha

la radiotelevisión con arreglo al modelo que en ese momento esté en vigor.

La Ley de Radiotelevisión creo que por parte de todos somos plenamente conscientes que la Ley de Radiotelevisión la única opción que permite, la única opción que permite es un modelo público de gestión de radiotelevisión, y en el caso de la Radiotelevisión Canaria no solamente el Estatuto de la Radiotelevisión sino la Ley de Radiotelevisión Canaria, el único modelo que recoge es el de gestión pública. Pero tan cierto es eso, tan cierto es eso —y ésa es la ley que hay que cumplir—, tan cierto es eso que el Partido Popular y Coalición Canaria, y en concreto el Partido Popular, ha entendido que ese modelo de gestión pública, pues, no es un modelo que hoy por hoy, hoy por hoy deba de ser una prioridad para Canarias. Entendemos que debe irse dentro de esa filosofía de control de gasto público y de austeridad, debemos ir a una gestión diferente de una gestión estrictamente pública. Y sobre esa base, el Partido Popular promovió, tanto en el Congreso de los Diputados como una iniciativa de la Comunidad Autónoma, una ley de modificación de la Ley estatal de Radiotelevisión, del estatuto de radiotelevisión.

Es cierto, es cierto que..., que, bueno, que no todas las formaciones políticas están de acuerdo con ese modelo, pero también es cierto que esta Cámara mayoritariamente, y también es cierto que el Partido Popular viene apoyando una modificación de esa ley, que es la que actualmente está vigente, y está promoviendo esa modificación porque entiende que las circunstancias han cambiado, entiende que el momento es muy diferente al que se aprobó en su día, que no lo aprobó además el Partido Popular, de un modelo de gestión estrictamente pública; y que entiende además, y que entiende además que ese modelo, o ese modelo, esa modificación, la posibilidad de gestión privada o de gestión mixta de la radiotelevisión puede ser posible, pero también entiende claramente, entiende claramente que la ley actual no permite, y lo repito porque parece que a fuerza de repetir lo contrario hay un convencimiento de que es lo que es lo contrario, pero lo cierto es que actualmente el único modelo legalmente contemplado es de gestión pública, y que al Partido Popular no le gusta, y que el Partido Popular entiende que eso supone un despilfarro claro para la Administración autonómica.

Y desde esa óptica creo que hay que contemplar muchísimas de las afirmaciones que se han podido realizar. ¿Qué es lo que sucede? Pues, sucede que el acuerdo del consejo de administración de Radiotelevisión Canaria, entiende el Partido Popular y entienden otras personas y entiende el Gobierno de la nación, que no se ajusta a la legalidad actual. Y como no ajusta a la legalidad actual y el primer principio que forma parte del juramento o promesa de todos los funcionarios públicos y de

todos los miembros y representantes que estén al servicio de la ciudadanía, que es de cumplir y hacer cumplir las leyes, tenemos la posibilidad de modificarla, pero lo que no podemos hacer es ir hacia el incumplimiento de la norma cuando entendemos que está incumpléndose la norma. Y en ese sentido creo que hay que contemplar las palabras que ha manifestado el consejero.

Evidentemente, la historia es muy clara en cuanto a su interpretación, ha habido un deseo por parte del Partido Popular de modificar la ley. Esa modificación no se ha producido. Y hoy por hoy el modelo contenido en las bases del concurso entendemos, entendemos, que no se ajusta al modelo legalmente vigente.

Me resulta absolutamente sorprendente pero... —y no digo que sea una alucinación, pero estoy cerca de ello—, entender, oír que hay formaciones políticas que no se han mantenido en niveles de coherencia mientras que hay otras formaciones políticas que denuncian la falta de coherencia y que sí lo son. Y lo voy a decir de una forma muy sencilla: el Partido Popular ha aceptado desarrollar el Estatuto de Autonomía, no en este punto sino en muchísimos otros, y además en muchísimos otros con muchísima mayor importancia; se ha hablado en esta misma sesión de una elevación al 33% de las subvenciones al transporte aéreo, pero en este tema, como en muchísimas otras ocasiones, el Partido Popular su deseo es hacer cumplir las normas, y en lo que se refiere al Estatuto de Autonomía hacer cumplirlo. Bien, eso no significa que para cumplimiento de esa norma, es decir, para establecimiento de una televisión canaria, el modelo más adecuado sea el modelo actualmente existente de televisión pública. El Partido Popular lo que ha venido diciendo es algo muchísimo más sencillo, que es: ya que ese modelo no es un modelo que entendamos que se ajusta a la situación actual, que no es un modelo que entendemos que la sociedad hoy por hoy reclame, estamos hablando de que —y los estudios están—, de que un modelo de televisión pública pueda representar para la Comunidad Autónoma Canaria, pues, hacer una aplicación presupuestaria entre 15 y 16.000 millones de pesetas anualmente en el primer año de establecimiento e incrementándose sucesivamente, que es el modelo —que no me estoy inventando nada—, que es el modelo que siguen otras Administraciones, que ya tienen modelo de televisión pública. Bien, entendemos que ese modelo respecto de la sociedad canaria, entendemos que puede representar una prioridad, que no es la que entendemos que sea una prioridad primaria, sino que hay otras prioridades primarias mucho más importantes. Y que entendemos que la televisión autonómica en Canarias debería efectuarse sobre una consideración de austeridad y control del gasto público, y que para ello hay que modificar la ley actualmente vigente. Y ése es el sentido y ése es el criterio que mantenemos.

Y lo que nos sorprende es: formaciones políticas que apuestan y que presentan y plantean una moratoria de cinco años —y esa propuesta se ha efectuado este mismo año—, una moratoria de cinco años para no establecer una televisión, en el que el Partido Popular ni contestó ni dejará de contestar, porque ese planteamiento lo tiene recogido en sus pactos, pero que una moratoria de cinco años, y cuando no ha transcurrido ni seis meses respecto de esa oferta, ya está dando su voto afirmativo y hace además causa de principio de actuación, de principio de gobierno, de principio de oposición y de principio de lo que sea, el que la televisión se ponga en marcha ya. No sé cuál es la coherencia. Desde luego, quienes me están oyendo podrán juzgar. Pero, desde luego, lo que entiendo es que si nosotros buscamos un modelo de austeridad y el modelo actual posible no recoge esas garantías de austeridad habrá que ir a ese modelo distinto. Y si ese modelo distinto —de austeridad y control del gasto público— es posible, yo solicito al Grupo Socialista que dé su voto afirmativo en el Congreso de los Diputados para que se produzca esa modificación de la ley. Pero que, en cualquier caso, lo que sí tenemos claro es un planteamiento de coherencia, entendemos que no es la prioridad inmediata, entendemos que es posible un modelo de televisión pero que ese modelo es posible modificando la ley. Y lo que no tiene ningún sentido es que, como consecuencia de pacto de lo que sea, como consecuencia de las decisiones de lo que sea, si esas decisiones van contrarias a la ley, primero modifiquemos la norma y después la cumplimos.

Me resulta absolutamente increíble, y ejemplos tenemos lamentables respecto de actuaciones de Gobiernos anteriores, en el que antes de ir a modificar una norma lo que han ido directamente a incumplirla. Creo que un Estado de Derecho se basa, ya digo, en cumplimiento de una seguridad jurídica, de una jerarquía normativa.

Finalmente, estimo que la televisión autonómica, por parte del Partido Popular, ya digo, nunca ha tenido ninguna contradicción en sus planteamientos. Entendemos que si hay voluntad de modificar la norma, esa norma debe ser modificada. Entendemos que abundar e insistir en la idoneidad de un procedimiento, el que ese procedimiento, desde el momento en que se judicializa a la fuerza, a la fuerza, lo que supone es un efecto inmediato, que es no digo una paralización del mismo, pero sí una creación de incertidumbre. Entendemos que, desde luego, ir y abundar en esa situación de incertidumbre desde luego no creo que sea la fórmula mejor para poner en marcha ese instrumento.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Por parte del Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra don José Miguel González.

El señor GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: Sí, yo quisiera decir en primer lugar que me da la impresión de que la comparecencia se ha desviado, porque aquí era claramente lo que había que hablar era que el Gobierno sobre la comunicación del Ministerio de Fomento respecto a la autorización para la emisión del canal de televisión autonómica. Hemos derivado pero ya que hemos todos derivado, pues, yo también voy a derivar.

En primer lugar, está claro que Coalición Canaria entiende que la televisión autonómica es necesaria. Es necesaria por un tema de conseguir una mayor coherencia dentro del territorio canario, una integración de todos los canarios, una manera de difundir nuestra manera de ser, nuestra cultura. Ahí acojo lo que dice el portavoz del Grupo Mixto, también desde luego no ya sólo a todas las islas mediante unos contratos con Retevisión que nos permite llegar a todos lados como se está caminando sino también incluso a los canarios que están dispersos, de manera que consigamos dar esa coherencia, ese mantenimiento de lo que es nuestro, de lo que ha sido histórico y de lo cultural.

Pero yo lo que me sorprende alguna de las cosas que he oído hoy aquí. Dice, en primer lugar —porque entiendo que no se ha contestado a lo que se ha pedido en la comparecencia, pero además lo entiendo con absoluta claridad—, no se ha contestado. Luego se ha empezado a manejar una serie de términos...

Yo comprendo la posición del Partido Socialista, aunque no la comparta. Ellos han dicho que no están en contra de la televisión pública pero que entiende que no considera que era prioritario y por lo tanto en este momento no les interesaba para esta hora; pero también han dicho una cosa que creo que es importante, y es que habiendo sido acordado por este Parlamento una decisión, pues, son en cierto modo coherentes, y, bueno, aunque sea contra voluntad, la democracia no es imponer la voluntad de las minorías sino atender a los minorías, pero al final aplicar la de las mayorías. Y por lo tanto están en una línea coherente.

Lo que voy a referirme a algunas de las manifestaciones del señor consejero. Es decir, el que a mí se me diga que ya en la petición del 10 del 12 del 97 ya se había tramitado el borrador de decreto el 15 del 1 del 97, se paralizó, no me dice nada. Primero, ¿lo conocía el Gobierno de Canarias? ¿Se le comunicó al Gobierno de Canarias esa paralización? Y segundo, ¿en base de qué? En aquellos momentos ni se hablaba de concurso ni nadie estaba previendo nada. Fue una parálisis totalmente injustificada. También he oído decir que... el que hay que cumplir y hacer cumplir las leyes: ¡para todos! Lo que no puede ocurrir es que haya comunidades de primera y de segunda, comunidades que tienen funcionando dos emisoras de televisión sin autorización ninguna y a Canarias, que ha tenido

el detalle —quizás debió no haberlo hecho, no haber pedido la autorización; pues, lo tenía que haber montado—... se le rechaza y sin más fundamento. Y se le rechaza además con base en una hipotética nueva ley, que a mí me gustaría que entráramos en la ley que está en el Parlamento de Madrid.

Los pactos se firman para cumplir el pacto *sunt servanda*, que dicen los clásicos. El Partido Popular firmó con Coalición Canaria un pacto sobre una televisión de carácter mixto. El texto de Madrid no admite más que dos tipos de gestión: totalmente privada o totalmente pública. La aprobación de la ley esa que dice que van a aprobar y que no la han aprobado porque no le da la gana, la han tenido paralizada por una serie de razones, no lleva el modelo que nosotros queremos, que es una televisión canaria, pública, con una gestión que pueda limitar el coste, pero con un control parlamentario. Ése no es el modelo en absoluto que se puede derivar de la ley que hay en el Parlamento de Madrid, excepto que volvamos otra vez a la televisión pública a secas, que es en el que nos quiere decir que estamos ahora.

Es decir, no se emplee la falacia de decir una supuesta ley que está en marcha va a resolver el problema, porque la tal ley nos reconduce a la misma situación en que estamos ahora, nunca al modelo que defendemos nosotros y al modelo que se había pactado.

Luego, si hay algo que es totalmente intolerable es que se utilicen procedimientos que yo llamo coactivos, por no llamarlos de otra forma, contra la Comunidad Autónoma. La Comunidad Autónoma que ha pedido la autorización, que tiene derecho, que es un derecho que tienen todas las comunidades autónomas, que se le reconoce en el Estatuto, se le dice que, bueno, primero se le envía en un momento determinado ese famoso fax a un consejo nombrado por este Parlamento, sin conocimiento de nada, porque esto era una empresa que se movía en el mundo del tráfico comercial y demás; alguien, no sé quién, filtró a Madrid unas supuestas ideas y aparece un fax en un momento determinado, totalmente injustificado, totalmente incorrecto, no tiene nada que ver con las relaciones entre administraciones; es decir es hasta una falta de cortesía, no ya diremos de otras cosas. Pero luego viene el tema: se solicita la autorización, y se le filtra o se manda una carta o documento, no sé exactamente cuál es su categoría, donde dice que, bueno, que no se va a conceder en tanto en cuanto no se vaya a renunciar al concurso. Yo digo eso es un proceso coactivo. Es una coacción, es un ataque ilegítimo a lo que es la competencia de la Comunidad Autónoma. Y ahí ya yo no voy a hablar ahora de televisión. Lo que Coalición Canaria no va a admitir nunca es que los derechos legítimos que tiene esta Comunidad Autónoma, que le reconocen el Estatuto y las le-

yes, pueda ser limitado por intereses particulares mediante procesos coactivos desde el Gobierno.

Desde luego, anuncio que nosotros no estaremos nunca de acuerdo, que exigiremos a nivel político todas las necesarias correcciones y que no vamos a pasar por que se nos diga que usted tenga que hacer esto para que yo le dé una cosa a la que tengo derecho. Porque hay un principio en el Código Penal que dice que privar a uno de su derecho es un delito de coacción. Pero cuando además las decisiones parte de las Administraciones públicas, dictar una resolución con conocimiento de que es injusta tiene un nombre que se llama prevaricación.

No quiero yo en este momento entrar a calificar una u otra cosa. Pero sí digo que no cabe hablar de que un proyecto de ley que no resuelve el tema va a ser la solución y a la misma vez se empleen procedimientos coactivos limitando los derechos de esta Comunidad en la televisión. Y mi protesta y mis reacciones serán iguales por la televisión como cualquier otro tema que se pueda plantear al que tiene legítimo derecho esta Comunidad Autónoma y se le intente limitar.

El señor PRESIDENTE: Señorías, antes de dar la palabra al señor Consejero de la Presidencia para que conteste a las formulaciones u observaciones, simplemente indicar que, efectivamente, este es un debate que la Presidencia ha permitido que se desarrolle en los términos planteados, por su especial importancia política y por su especial sensibilidad para todos los grupos, que, evidentemente, se ha parecido en algunos aspectos más a una interpelación o incluso una interpelación al Gobierno de la nación que al Gobierno de Canarias, pero en todo caso yo he planteado, me parece que correctamente, el dejar discurrir el debate en los términos que se ha producido, para dejar absoluta libertad de expresión a todos los grupos sobre su posición en este tema.

Señor consejero, tiene la palabra para contestar a las observaciones o formulaciones que se le han... formulado.

El señor CONSEJERO DE PRESIDENCIA Y RELACIONES INSTITUCIONALES (Suárez Alonso): Muchas gracias, señor Presidente. Señorías.

Bien, como decía el portavoz de Coalición Canaria, después de tantas derivaciones, vamos a intentar integrar a ver si volvemos otra vez al origen. Desde luego, yo, en primer lugar, pues, pediría disculpas si de mi intervención no se aclara respuesta a la pregunta que formulaba el Partido Socialista. Entiendo que la pregunta en sus justos términos era incontestable, porque venir al Parlamento a decir lo que pensamos hacer, ¡hombre!, yo entiendo que es correcto venir al Parlamento a dar cuenta de las actuaciones que se han hecho, pero no en un momento, en un tiempo verbal en el cual el Gobierno

todavía no ha fijado una posición en cuanto a dicho escrito. Con lo cual venir aquí a informar de algo que no ha ocurrido, de algo que el Gobierno no ha tomado una posición, entendería que sería una irresponsabilidad que yo no me permito cometer como miembro del Gobierno.

Desde luego, dado que estoy en este momento actuando en representación del Gobierno de Canarias, ustedes me permitan que no haga ningún tipo de valoraciones a las actuaciones que haya podido hacer el Gobierno del Estado. En la época socialista, el Gobierno del Estado bastantes vejaciones que hizo con Canarias en general y que el Partido Socialista debería dar cuenta no solamente en este Parlamento sino también a la propia sociedad canaria; y me refiero por ejemplo al tema del REF, por no mencionar otros, de los cuales hemos sufrido las consecuencias y la discreción que el Partido Socialista estatal hizo con nuestra Comunidad Autónoma.

Desde luego, mire, yo siento que en el año 96 el Partido Socialista no haya podido pactar con Coalición Canaria. Pero, mire, yo no soy responsable de eso. Las coaliciones se hacen en los momentos que se hacen y luego hay que seguir trabajando y seguir viviendo. Desde luego, si el Partido Popular en aquellos momentos pactó con Coalición Canaria un modelo de televisión autonómica –que no se pactó el modelo sino que realmente se dijo que se pondría en marcha una televisión autonómica, sobre un modelo que se pactaría entre Coalición Canaria y el Partido Popular–. Bien, ese modelo, como ustedes bien saben, se creó una comisión por parte de los dos partidos para fijar el modelo, y esa comisión no culminó los trabajos y como consecuencia de ello, pues, el Partido Socialista se apuntó al carro de dar sus votos en el consejo de administración para sacar adelante un modelo que no había sido pactado entre Coalición Canaria y el Partido Popular.

Yo entiendo que el Partido Socialista aquí hoy día trate de dar un mensaje distinto al que está dando a la sociedad con los hechos consumados. Yo, la verdad es que, yo creo que no solamente en escrito, en vídeo o como quiera hacerlo, también tengo muchas declaraciones de dirigentes del Partido Socialista, entre ellos la suya, de fecha 4 de junio, en la que decía que la creación de la televisión autonómica es algo absolutamente inoportuno, y añade, “si el PSOE llega a gobernar en las próximas elecciones, seguiremos manteniendo que no es una prioridad”. Bien, aquí usted trata de dar una imagen absolutamente distinta, diciendo que no quiere la televisión autonómica. Mire, usted no la quiere, pero sus representantes en el consejo de administración han votado que sí. Y han votado que sí metiéndose en el medio de lo que eran las relaciones leales entre dos partidos, entre Coalición Canaria y el Partido Popular, de un Gobierno que ha dado in-

numerales frutos en beneficio de esta Comunidad Autónoma, y el Partido Popular propugna que así sea de cara al futuro.

Desde luego, quiero quitarle las dudas en cuanto a que alguien haya podido descolgar ningún teléfono para dar instrucciones a Madrid. Mire, quíteselo de la cabeza. En el momento en que se produce el escrito, que no era del director general sino del secretario general del Ministerio de Fomento, era público y notorio, los pliegos de condiciones estaban publicitados en ese momento ya en los medios de comunicación y por lo tanto era público y notorio el modelo de televisión autonómica que se iba a poner en marcha en Canarias. Por lo tanto, le quiero desmentir, para su tranquilidad, que ningún miembro del Gobierno ni del Partido Popular haya descolgado ningún teléfono.

Desde luego, desde el Gobierno, que es lo que yo estoy aquí para contestarle, yo creo que siempre hemos mantenido en esta Cámara una línea de coherencia. En la intervención que usted leía, que yo no la tengo aquí, se decía claramente, que la ley permite contratar productos. Claro que lo permite contratar, siempre y cuando que el director general, el ente público, la Administración pública se reserve el derecho de crear la parrilla de programación. Eso lo permite la ley. Y era lo que yo decía en esa intervención. Yo sigo pensando exactamente lo mismo. Que eso sí que lo permite la actual ley vigente. Cosa distinta es que eso se diga en los pliegos de condiciones, que, como usted bien dice, está dentro de un debate jurídico. Pero es que claro, aquí en esta Cámara estamos teniendo un debate político que no está resuelto, entre las tres formaciones mayoritarias; un debate jurídico, que está en los tribunales y que tenemos que esperar a cuál es su resultado; y luego el propio debate parlamentario, que es el que en puridad le corresponde a esta Cámara en el que como miembro del Gobierno yo tengo que ser tremendamente claro y decirle lo que en estos momentos piensa el Gobierno, que es lo mismo que le contesté en la última intervención en el pleno del Parlamento. Por lo tanto, el Gobierno en estos momentos no tiene una decisión definitiva como respuesta a esa carta del Ministerio de Fomento y eso es lo que me compete contestarles a los representantes aquí de los distintos grupos políticos.

Nada más, Presidente, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Para un segundo turno del grupo solicitante de la comparecencia tiene la palabra don Juan Carlos Alemán.

El señor ALEMÁN SANTANA: Bien, señor Presidente, muchas gracias. Señor Consejero.

Yo creo que... empezaba pensando yo si usted tenía cierta malicia en estos asuntos, yo creo que no, que realmente lo que pasa es que usted no sabe

de esto y entonces, ¡claro!, no es un problema de malicia sino de conocimiento. Mire, usted tiene un Presidente del Gobierno que se llama don Manuel Hermoso Rojas y un teléfono en su despacho, ¿no?, el Presidente del Gobierno es un poder ejecutivo dentro del Ejecutivo que toma decisiones, usted levanta el teléfono y le dice “señor Presidente, ¿cuál es la posición del Gobierno sobre este papelito que nos ha llegado?”; y el Presidente del Gobierno, que no tiene que tener al Gobierno reunido con carácter asambleario permanentemente, toma una decisión y le da a usted una instrucción como Consejero de la Presidencia, y usted viene a este Parlamento para que explique su posición y actuaciones que piensa emprender. Usted no me puede venir aquí a decir a mí que el Gobierno no se ha reunido, usted habla con el Presidente del Gobierno, despacha con él y establecen una estrategia, como se hace en todos los gobiernos del mundo, y malo está si después el Presidente del Gobierno no logra que esa estrategia la refrende el Consejo de Gobierno, ¿no?, porque, claro, si el Consejo de Gobierno no refrenda esa posición el Presidente es evidente que ya no tiene ninguna autoridad para seguir al frente del Gobierno.

Lo que sucede es algo más sencillo, señor Consejero, yo lo entiendo que usted no lo pueda decir aquí, usted no puede venir con una posición del Gobierno, porque el Gobierno no puede tener posición, porque a la vista está que los grupos parlamentarios de Coalición Canaria y el Partido Popular tienen posiciones diferentes y, por tanto, dentro del Gobierno también hay posiciones diferentes y si el Gobierno quiere tomar posición sobre este asunto, pues, tendrán un problema, uno más. Ése es el problema y entonces dígalos usted, mire, no podemos tener posición, no me venga usted con esa historia que es que no se la cree nadie, ¿no?

Segundo, con respecto a algunas afirmaciones que ha hecho usted y otros: los socialistas ya dimos cuenta en las últimas elecciones, ya dimos cuenta, y, por cierto, en Canarias no nos fue nada mal, ¿eh?, no nos fue nada mal, por lo tanto, ya dimos cuenta.

Mire, ¿qué hizo el consejo de administración de la Radiotelevisión Canaria? Hacer lo que usted dijo en la intervención parlamentaria el 25 de junio, hacer lo que usted dijo en la intervención parlamentaria el 25 de junio. Usted dice que no con la cabeza, por lo tanto usted desautoriza al director general que es el que llevó eso, es bueno que lo diga usted, no con la cabeza sino con palabras, aquí y que conste, y que conste. El consejo de administración hizo lo que yo he leído, no me lo haga usted leer otra vez porque ya a esta hora, ¿no?, porque nos van a cantar aquello de *vamos a la cama*, ¿no?, que ya es tarde, no me lo haga usted, ya se lo he leído, consta en las actas del Parlamento, cualquier medio de comunicación puede ir, usted dijo lo que dijo; y el consejo de administra-

ción actuó en relación a lo que usted dijo y los consejeros socialistas en el consejo de administración hicieron lo que tenían que hacer unos consejeros en un consejo de administración: tomar una decisión sobre el tema que allí se planteaba, que no era televisión autonómica sí o no, sino era aprobar un pliego de condiciones. Y si es ilegal, que lo digan los tribunales, pero si es ilegal tendrá usted que responder, porque algo tendrá que ver su consejería, que es la responsable de eso, porque usted es el consejero responsable de eso y de usted depende ese director general, porque usted ha comparecido siempre en la Cámara para responder de los temas de radio y televisión. Por lo tanto, si es ilegal, algo tendrá usted que decir; desde luego, no los consejeros; desde luego, los consejeros socialistas se sentaron, hicieron lo que en democracia tienen que hacer, que es informarse y ejercer su derecho a voto y lo hicieron creyendo que aquello que se quería hacer no era conforme a lo que era prioritario en Canarias, pero eso era lo que había decidido el Parlamento de Canarias, también nos vamos a presentar a las elecciones próximas y consideramos que la Ley Electoral no nos gusta, ¿es que es tan difícil de entender eso para ustedes? Lo que no vamos a hacer es no participar o no ir al consejo para después poder salir en la televisión diciendo una cosa rara que es lo que ustedes están haciendo.

Mire, yo si de algo me alegro de toda esta comparecencia es lo que ha dicho públicamente el portavoz del Partido Popular, y es que no aceptaron la moratoria del Partido Socialista de seis años y, por tanto, paralizar la televisión durante seis años porque tenían un pacto con Coalición Canaria, me da usted una enorme satisfacción, no sabe usted la satisfacción que me da y le agradezco la sinceridad, además eso a ustedes no... es negativo, ustedes deben cumplir los pactos, pero es bueno que los ciudadanos lo sepan, que ustedes no pararon la televisión autonómica porque tenían un pacto y no les era posible aceptar esa propuesta del Partido Socialista, y se lo agradezco que me lo haga aquí y que no hagan ustedes nada en los pasillos, porque no van a contar con nosotros, señor consejero, en maniobras filibusteras para paralizar, obstaculizar o ralentizar los acuerdos de este Parlamento, los que sean. Cuando ustedes quieran algo del Partido Socialista, ustedes o aquellos señores (*Refiriéndose a los señores de los Grupos Parlamentarios de Coalición Canaria y Mixto.*) aquí, se acabó las historias de ir a pactar con el Partido Socialista en bares, en servilletas que después tiran ustedes a la primera papelera que se encuentran; los acuerdos con el Partido Socialista: públicos. Por lo tanto, yo me alegro extraordinariamente de la posición que ha manifestado el portavoz del Partido Popular de qué le impidió aceptar aquella propuesta.

De resto, señor Consejero, yo creo que su comparecencia no da para más, yo entiendo cuál es la situación del pacto de gobierno, y siendo cual es la situación del Gobierno, usted no nos puede aquí decir cuál es la posición del Gobierno y, bueno, pues nos vamos, eso sí un poquito más desfogados que como entramos, pero sin habernos enterado de cuál es la posición del Gobierno. Será cuestión de que cuando pasen los exámenes de septiembre vuelva usted a la Cámara, que siempre es animado; ya procuraré yo que sea otro portavoz el que lleve los temas de televisión, porque yo por otras razones y otras responsabilidades, pues, me tengo que alejar, por lo menos por ahora, de esta portavocía, pero desde luego animaré al que me sustituya, ¿no?, para que siga manteniendo con usted estos debates interesantes.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Señor Consejero, para culminar este debate, esta comparecencia, para terminarla, tiene usted la palabra.

El señor CONSEJERO DE PRESIDENCIA Y RELACIONES INSTITUCIONALES (Suárez Alonso): Muchas gracias, Presidente.

Y brevemente, bueno, agradecer las sugerencias que hace el portavoz socialista de la forma que el Gobierno tiene que llevar su agenda, miraremos la forma de intentar llevarlo a cabo.

Usted habla de posibles criterios distintos, posiciones distintas dentro del seno del Gobierno; bueno, eso no sería una novedad, pertenecemos a formaciones políticas distintas y lógicamente nuestra propia ideología es distinta y lógicamente siempre hay debates que puedan suscitarse desde posiciones distintas. Desde luego, los consejeros del Partido Popular y también los de Coalición Canaria, puedo dar fe de ello, siempre se hace desde una línea de máxima lealtad y colaboración, con lo cual yo creo que ni este tema ni otros alentará enfrentamientos.

Yo... lo que sí me preocupa es que estas distintas posiciones se susciten dentro de su formación, porque, ¡claro!, yo tengo algunas de ellas que he sacado por aquí de lo mismo que usted decía, de los recortes de prensa. Una consejera del Grupo Socialista dice: "en otra época hubiese sido más acertado"; la secretaria general de las Juventudes Socialistas en Tenerife dice: "éste es un proyecto de gran depredador" —dice—; "no es necesario la creación de ninguna televisión con dinero público, para eso está la iniciativa privada, que ofrece una oferta variada que se ampliará en el futuro", eso lo dice una socialista; el portavoz del Grupo Socialista en el Ayuntamiento de Santa Cruz, don José Vicente González Bethencourt, dice: "es innecesaria una televisión pública"; don Antonio Martínón Cejas dice: "no es necesaria ni oportuna ni convenient-

te”, y dice que “la paralizaría si en mis manos la decisión estuviera, si dependiese exclusivamente de los socialistas se pararía este proyecto”; doña Herminia Lozano: “hay que tener en cuenta otras prioridades”. En fin, yo creo que hay un sinnúmero, hay un sinnúmero de declaraciones de destacados líderes socialistas que propugnan la no creación de una televisión pública y que no concuerda con la actuación que los consejeros del Partido Socialista en el ente público han mantenido para sacar adelante un tema que entiendo que lo que han pre-

tendido es buscar un enfrentamiento entre Coalición Canaria y el Partido Popular, un enfrentamiento que no van a conseguir y que, desde luego, está abocado al fracaso.

Nada más, muchas gracias, Presidente.

El señor PRESIDENTE: Bien, Señorías, se levanta la sesión, hemos terminado el orden del día.

(Se levanta la sesión a las catorce horas y cincuenta minutos.)



