



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2002

VII Legislatura

Núm. 481

ECONOMÍA Y HACIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SANTIAGO LANZUELA MARINA

Sesión núm. 46

celebrada el miércoles, 24 de abril de 2002

Página

ORDEN DEL DÍA:

Continuación de la comparecencia del señor presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, SEPI (Ruiz-Jarabo Colomer), celebrada el día 16 de abril, para informar sobre:

- **Los criterios que viene aplicando el grupo Izar para la distribución de las cargas de trabajo entre las distintas factorías pertenecientes al mismo y las expectativas de trabajo para Izar ante las conversaciones mantenidas con los gobiernos de otros países para la construcción de fragatas u otros buques. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/000590.) 15503**
- **La venta de Aerolíneas Argentinas y la situación general de Iberia. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 212/000799.) 15503**

	Página
— El procedimiento de infracción abierto por la Comisión Europea contra España por ayudas concedidas a astilleros públicos. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/000850.)	15503
— La postura de la citada sociedad ante el plan de viabilidad de las Minas de Almadén y Arrayanes. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 212/000888.)	15503
— El plan de reestructuración nacional de la Compañía Española de Tabaco en Rama, S. A. (Cetarsa) por el cual se prevé el cierre total de dos factorías, entre ellas la factoría de Granada. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000948.) ...	15503
— La situación patrimonial de la Compañía Trasmediterránea, de los servicios que presta y del proceso de privatización de la misma. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000991.)	15503
— El previsto plan de privatización de la Empresa Nacional de Autopistas (ENA). A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000992.)	15503
— La intención de la SEPI sobre la venta de las acciones de que aún dispone en el capital social de la compañía Iberia. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000993.)	15503
— El plan de viabilidad definido por dicha sociedad para Minas de Almadén y Arrayanes, S. A. (Mayasa), así como las medidas de reindustrialización de la zona que pondrá en marcha. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/001021.)	15503
— Las actuaciones que dicha sociedad va a aplicar en Cetarsa y, en concreto, en las factorías ubicadas en Granada, así como las medidas complementarias de reindustrialización que pondrá en marcha en dicha provincia. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/001022.)	15503
— Las líneas generales del plan de empresa para Hunosa, acordado recientemente con los representantes de los trabajadores. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/001023.)	15503
Proposiciones no de ley:	
— Sobre el establecimiento de manera regular de la comparecencia en la Comisión de Economía y Hacienda del Congreso de los Diputados del gobernador del Banco de España para presentar los informes o memorias relativas a las materias en las que tiene atribuciones dicha institución. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001350.)	15534
— Sobre el proceso de privatización de la compañía Trasmediterránea. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001310.)	15537
— Sobre elaboración de un plan especial de actuaciones económicas y sociales (Pedaes) dirigido a la regeneración y ordenación de la Sierra Minera de Cartagena-La Unión, en la región de Murcia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000811.) ..	15540
— Sobre medidas para mantener el tejido industrial y desarrollar nuevos estudios de industrialización en la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001365.)	15544
— Relativa a la participación de la Comunidad Autónoma de Galicia en proyectos de infraestructura al amparo del plan del carbón 1998-2005. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001174.)	15549

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

CONTINUACIÓN DE LA COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES, SEPI (RUIZ-JARABO COLOMER), CELEBRADA EL DÍA 16 DE ABRIL, PARA INFORMAR SOBRE:

- **LOS CRITERIOS QUE VIENE APLICANDO EL GRUPO IZAR PARA LA DISTRIBUCIÓN DE LAS CARGAS DE TRABAJO ENTRE LAS DISTINTAS FACTORÍAS PERTENECIENTES AL MISMO Y LAS EXPECTATIVAS DE TRABAJO PARA IZAR ANTE LAS CONVERSACIONES MANTENIDAS CON LOS GOBIERNOS DE OTROS PAÍSES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE FRAGATAS U OTROS BUQUES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/000590.)**
- **LA VENTA DE AEROLÍNEAS ARGENTINAS Y LA SITUACIÓN GENERAL DE IBERIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 212/000799.)**
- **EL PROCEDIMIENTO DE INFRACCIÓN ABIERTO POR LA COMISIÓN EUROPEA CONTRA ESPAÑA POR AYUDAS CONCEDIDAS A ASTILLEROS PÚBLICOS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/000850.)**
- **LA POSTURA DE LA CITADA SOCIEDAD ANTE EL PLAN DE VIABILIDAD DE LAS MINAS DE ALMADÉN Y ARRAYANES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 212/000888.)**
- **EL PLAN DE REESTRUCTURACIÓN NACIONAL DE LA COMPAÑÍA ESPAÑOLA DE TABACO EN RAMA, S.A. (CETARSA) POR EL CUAL SE PREVÉ EL CIERRE TOTAL DE DOS FACTORÍAS, ENTRE ELLAS LA FACTORÍA DE GRANADA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/000948.)**
- **LA SITUACIÓN PATRIMONIAL DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, DE LOS SERVICIOS QUE PRESTA Y DEL PROCESO DE PRIVATIZACIÓN DE LA MISMA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/000991.)**
- **EL PREVISTO PLAN DE PRIVATIZACIÓN DE LA EMPRESA NACIONAL DE AUTOPISTAS (ENA) A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/000992.)**
- **LA INTENCIÓN DE LA SEPI SOBRE LA VENTA DE LAS ACCIONES DE QUE AÚN DISPONE EN EL CAPITAL SOCIAL DE LA COMPAÑÍA IBERIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/000993.)**
- **EL PLAN DE VIABILIDAD DEFINIDO POR DICHA SOCIEDAD PARA MINAS DE ALMADÉN Y ARRAYANES, S.A. (MAYASA), ASÍ COMO LAS MEDIDAS DE REINDUSTRIALIZACIÓN DE LA ZONA QUE PONDRÁ EN MARCHA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/001021.)**
- **LAS ACTUACIONES QUE DICHA SOCIEDAD VA A APLICAR EN CETARSA Y, EN CONCRETO, EN LAS FACTORÍAS UBICADAS EN GRANADA, ASÍ COMO LAS MEDIDAS COMPLEMENTARIAS DE REINDUSTRIALIZACIÓN QUE PONDRÁ EN MARCHA EN DICHA PROVINCIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/001022.)**
- **LAS LÍNEAS GENERALES DEL PLAN DE EMPRESA PARA HUNOSA, ACORDADO RECIENTEMENTE CON LOS REPRESENTANTES DE LOS TRABAJADORES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/001023.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión.

En primer lugar, recordarán SS.SS. que en la sesión de la Comisión de Economía y Hacienda del día 16 quedó pendiente que el señor presidente de la SEPI contestara a los distintos portavoces de los grupos parlamentarios en relación con las comparecencias solicitadas, por lo cual en el día de hoy empezamos, como primer punto del orden del día, con la intervención del señor Ruiz-Jarabo a tal efecto. Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES, SEPI** (Ruiz-Jarabo Colomer): Buenos días. Dado que la sesión quedó interrumpida por razones de obligada circunstancia, me atrevería a empezar, parafraseando a Fray Luis de León, con el consabido decíamos ayer. Si me permiten, señorías, en la respuesta a las preguntas o cuestiones planteadas por los diferentes

grupos parlamentarios y diputados intervinientes utilizaré el método de seguir el orden cronológico de las peticiones de comparecencia frente a la alternativa que sería ir respondiendo según el orden de intervenciones, porque dado que sobre una misma compañía o sociedad se han producido en ocasiones dos o más preguntas o intervenciones de varios diputados, de seguir el orden de intervención de SS.SS., estaríamos saltando de una compañía a otra y volviendo a la misma compañía respecto de la que ya había informado previamente. Si no le parece mal al señor presidente, seguiré el orden de las compañías intentando no obstante referirme a las cuestiones que fueron planteadas de forma individual por los diputados que intervinieron. Dicho esto, intentaré ser breve dado que estamos en un turno de respuesta y además también con la finalidad de contribuir modestamente a que el desarrollo de la sesión de esta mañana no tenga los problemas que tuvo la anterior.

Empezando por la compañía Izar, tanto los señores Núñez y Rodríguez, del Grupo Parlamentario Mixto, como el señor De la Encina, del Grupo Parlamentario Socialista, manifestaron una preocupación común sobre las cuestiones de la distribución territorial de la carga de trabajo de la compañía. Sin perjuicio de hacer después alguna referencia concreta a los dos astilleros más afectados por estas preocupaciones manifestadas por dichos intervinientes, el astillero de San Fernando y el astillero de Fene, quiero empezar por donde concluí el otro día, con una reflexión general sobre el proyecto Izar, para enmarcar dentro de la misma las respuestas más concretas.

Izar es un proyecto empresarial, en primer lugar, y es una respuesta empresarial al problema tradicional, casi ancestral me atrevo a decir, del sector público de la construcción naval en España. Como tal proyecto o respuesta empresarial, lo es de manera global y de manera conjunta y se realiza uniendo las dos grandes empresas y los astilleros que habían sido desgajados de las mismas, Bazán y Astilleros, en una única unidad empresarial que las incorpora en su intento de dar por concluidos los dos grandes problemas tradicionales del sector, por un lado, las continuas aportaciones de capital público por las continuas y cuantiosas pérdidas de las empresas y, por otro, la pérdida también continua de empleo. Izar intenta dar respuesta empresarial, repito, a estos dos problemas sobre la base de la globalidad del proyecto. Eso hace que siendo absolutamente lógicas y comprensibles —¿cómo no?—, incluso loables, las preocupaciones de origen territorial, creo que debemos esforzarnos en enmarcar los análisis respecto a Izar desde la perspectiva de un proyecto empresarial global. Si no es así, se corre el peligro de que el proyecto Izar no se consolide y si el proyecto Izar no se consolida, no hay más que recordar las cifras anteriores al mismo. Yo quiero recordar en la Comisión de Economía y Hacienda que entre los años 1984 y 1999 hubo que aportar por pérdidas 500.000 millones de pesetas y se perdieron

más de 20.000 empleos. Con esa tendencia, ciertamente peligrosa y no sostenible bajo ningún concepto, entre otras cosas por no permitirlo la Unión Europea, es con lo que hay que acabar mediante el proyecto Izar y mediante la respuesta empresarial que el otro día expliqué de forma rápida y de la que hoy sólo quiero remarcar el proyecto de globalidad.

Dije que creo que precisamente la consolidación del proyecto Izar y que tenga éxito el proyecto Izar entendido como proyecto empresarial global será la mayor garantía de supervivencia de cada uno de los astilleros que integran la compañía Izar y ese proyecto empresarial global. Es verdad que a la hora de diseñar el plan de empresa de Izar, se llevó a cabo una especialización de los astilleros, especialización lógica e indiscutible siempre que se realice un proceso de estos en cualquier empresa, proceso que fue muy trabajado y diseñado y finalmente acordado conjuntamente con los sindicatos, con los representantes de los trabajadores. Es verdad que de forma transitoria o coyuntural puede ocurrir que pese al éxito en la gestión comercial que se está teniendo desde que existe Izar —como he dicho el otro día, ha aumentado de forma muy significativa la cartera de pedidos y, como consecuencia de ello, la carga de ocupación de los astilleros con carácter global y, por tanto, ha supuesto la reducción de las pérdidas de la compañía—, pese a eso, es factible que haya transitoriamente desajustes en alguna línea concreta de negocio y, dada la especialización, ese desajuste transitorio puede afectar coyunturalmente en mayor medida a un astillero que a otro, eso es verdad, pero si eso ocurre, y puede haber ocurrido en San Fernando recientemente, por dar un ejemplo concreto, la pregunta es cómo puede San Fernando sobrevivir en mejor medida al posible desajuste transitorio en obtención de encargos comerciales, si está en una aventura empresarial individual o si está en un proyecto empresarial global. Si está en una aventura empresarial individual, no habrá manera, ni humana ni divina, de resolver la escasez de pedidos que transitoriamente puede estar afectando al astillero; si está en un proyecto empresarial global, puede realizarse, como se ha realizado, el desplazamiento, por ejemplo, de la construcción de bloques para incardinar en otros buques, en otros barcos, construidos en otros astilleros, a efectos de paliar y mitigar ese desajuste transitorio en el astillero de San Fernando, que es específicamente lo que se ha hecho. A pesar de todo eso, a pesar de que haya podido ocurrir un pequeño desajuste en cuanto a que el incremento de pedidos y, por tanto, de la carga de trabajo en San Fernando no ha seguido la tendencia general de toda la compañía Izar, es importante poner de manifiesto que San Fernando, gracias a formar parte de un proyecto empresarial global, a pesar de ese desajuste o de esas ciertas dificultades en la obtención de pedidos para el astillero, ha aumentado su nivel de ocupación. En el año 1997 el nivel de ocupación de San Fernando era del 73 por ciento y en el año 2001 ha

superado el 77 por ciento. Por tanto, pese a todo eso, se ha conseguido aumentar la carga de trabajo en San Fernando. ¿Por qué? Gracias a formar parte de un proyecto empresarial global, que ha permitido desplazar desde otros astilleros parte de su carga de trabajo o que San Fernando participara de la línea de negocio de reparaciones o de la línea de negocio de sistemas y armas.

Concluí con un mensaje de esperanza respecto a que la gestión comercial de Izar, la cualificación técnica del trabajo que se realiza en los astilleros y la apreciación de la compañía en los mercados iban a permitir superar estas dificultades transitorias. Lo dije hace apenas una semana. Pues bien, la coincidencia ha querido que hoy, siete días después, podamos celebrar colectivamente, en esta Comisión de Economía y Hacienda, que se ha conseguido para el astillero de San Fernando la contratación de un buque *ropax*, lo que creo que supone —y así se ha visto por toda la opinión pública local y creo que también se verá por toda la Comisión— una muy buena noticia para la compañía Izar, una muy buena noticia para el astillero de San Fernando, una muy buena noticia para sus trabajadores y una muy buena noticia para el conjunto de la industria auxiliar que se encuentra en la órbita de Izar. El buque contratado, para que SS.SS. se hagan una idea, va a garantizar una ocupación de 500.000 horas de trabajo, con un plazo de entrega de 30 meses desde que se inicie su construcción. Tengo que decir que la oferta de Izar ha sido la seleccionada por considerarla la mejor entre más de 20 presentadas, lo que reafirma la alta cualificación y la alta valoración que tiene la compañía en el sector y en los mercados. Por tanto, una semana después, afortunadamente, podemos constatar que el optimismo, que es verdad que es una esperanza pero que en sí mismo no es una realidad, como aquí se dijo por alguno de los diputados intervinientes, cuando se convierte en realidad pasa a ser una buena noticia y, en definitiva, confirma que las expectativas que todos tenemos puestas en lo positivo de la contribución del proyecto Izar al sector de la construcción naval y al conjunto de la economía española se van confirmando día a día.

En relación con el otro astillero que también fue objeto de preocupación en varias intervenciones, el astillero de Fene, yo no tengo criterio fundamentado respecto a cómo se hizo la distribución de la reducción obligada en 1984. Sí tengo claro que no es el momento, que ahora no ayuda nada al propio astillero de Fene ni a Izar replantearnos los temas de 1984. Sinceramente, creo que eso no es especialmente relevante para el futuro de Izar ni para el futuro del astillero. En relación con el astillero de Fene me ratifico en todo lo que he dicho respecto a San Fernando, que la mejor garantía para el astillero y para sus trabajadores es que el proyecto Izar se consolide. Efectivamente, de nuevo, la pertenencia a ese proyecto global es lo que permite que desajustes transitorios de pedidos concretos se puedan mitigar por desplazamiento de cargas de trabajo desde otros astille-

ros hacia Fene. Eso es especialmente cierto en este astillero y quiero señalar que a pesar de que es verdad que estamos —y así lo dijo S.S.— en una etapa en el astillero Fene en la que no se han encontrado pedidos con tanta intensidad como para el conjunto de la empresa Izar, también ha habido un aumento de la ocupación. En 1997 en este astillero la ocupación era de un 77 por ciento, en tanto que en el año 2001 ha sido del 81 por ciento. Por tanto, incluso en períodos donde efectivamente ha habido una menor animación en cuanto a la obtención de pedidos para este astillero en concreto, la carga de ocupación ha aumentado, gracias, insisto, a formar parte de una empresa global, basada en ideas de globalidad.

Comprendo y comparto la preocupación de S.S. respecto a la conveniencia de acortar el período de limitación de la actividad del astillero. Efectivamente, es posible. Hasta ahora no lo hemos podido conseguir porque la posición de la Unión Europea ha sido firme, pero ojalá pueda ser conseguido en el futuro. Su señoría decía que hay un peligro inmediato porque no hay carga de trabajo más allá de este año para el astillero. Puedo tranquilizar a S.S., porque no es exactamente así. Tenemos el encargo de construcción de una plataforma, un trabajo de FSU, hasta enero o febrero de 2003, por tanto, pasa de diciembre de 2002. Además, gracias a formar parte de un proyecto empresarial global se le va a encargar la realización de bloques —parte de los gaseros que se están construyendo en Izar— y eso garantiza actividad y carga de trabajo al astillero hasta más allá de junio de 2004. Por tanto, sin perjuicio de que sigamos —y el otro día di alguna cifra de posibilidades de nuevos proyectos o encargos conseguidos— con esa política activa en el ámbito comercial en Izar, esperamos del mismo modo que para San Fernando en esta semana se ha concretado un pedido, poder concretar un pedido para el astillero de Fene en las próximas semanas. Sin embargo, no es cierto, y en eso quiero tranquilizar a S.S., que no haya trabajo comprometido para el astillero más allá del año 2002. Como le digo, hay dos encargos importantes, uno llega hasta febrero de 2003 y el otro, los bloques para los cinco gaseros que se están haciendo o se van a hacer en Izar, llegará hasta julio del año 2004.

Me preguntaba S.S. y entre otros también el señor Rodríguez por la privatización de Izar. Desde luego, Izar es privatizable, no forma parte de la zona del grupo, del holding público, que esté fuera del objetivo de privatización, pero desde luego es privatizable siempre después de haber conseguido su saneamiento y su consolidación. Es decir, nuestro objetivo y nuestro reto ahora es consolidar esta realidad empresarial y cuando esté consolidada será el momento de plantearse su privatización. Por tanto, no hay calendario concreto, porque lo que hay es un planteamiento en dos etapas, y aunque estamos en la primera, dando pasos importantes, nos quedan todavía otros por dar. Lo que sí es cierto y ha

salido publicado en medios de comunicación —y yo lo he dicho en varias ocasiones en la subcomisión de privatizaciones en esta Cámara recientemente o en alguna conferencia en público— es que SEPI considera que el sector de construcción naval necesita que dentro de Europa se den pasos adelante en orden a configurar acuerdos y alianzas estratégicas entre las diferentes empresas que actúan en el sector. Estas alianzas, no hay que prejuzgar nada, pueden ser de carácter comercial, industrial o incluso de carácter societario. Yo he llegado a decir en alguna conferencia pública, desde la creencia de que Europa y la Europa económica también se construyen desde la empresa, que por qué no podía el sector de construcción naval ser un sector donde se pudieran realizar —pensemos más a medio y largo plazo— procesos parecidos a los que se han realizado en el sector de la siderurgia o en el sector de la industria aeronáutica. Esto es lo que hay como una convicción de la necesidad de alianzas a corto plazo y la apuesta por que a medio y largo plazo se puedan realizar procesos que ayuden a construir la Europa económica también desde la empresa. En todo caso, lo prioritario para SEPI es consolidar el proyecto Izar como garantía absoluta de mantenimiento de puestos de trabajo y de consolidación de una empresa importante para la economía española, que es de las más importantes del mundo. Por tanto puede ser una contribución muy relevante para la industria de este país y eso es lo prioritario ahora mismo para SEPI. La consolidación de Izar será, insisto, la mayor garantía de la consolidación de todos sus astilleros, de todos sus centros de fabricación y por tanto la mayor garantía de empleo en todos estos centros y en todos los territorios en los que está desplegada.

Finalmente, el señor De la Encina hacía alguna valoración sobre el problema de las ayudas de Estado declaradas incompatibles con el mercado común por la reciente sentencia del Tribunal Superior de Justicia europeo. Quisiera aclarar alguna cuestión porque, oída su intervención, no sé si fui claro o nítido en mi primera intervención el otro día. La ayuda fue acordada en 1995 y firmada con los sindicatos en el mismo año. Lo digo porque S.S. decía: ustedes conceden ayudas y luego quedamos mal. No sé si lo de «ustedes» se refiere a los gestores que rigen el holding público, en cuyo caso efectivamente, porque fue el holding público, el «ustedes» sería literalmente cierto. Si el «ustedes» hace referencia —porque luego usted lo vinculaba con el señor Piqué— a los rectores de la Administración del Gobierno Popular, entonces no es literalmente cierto, porque fue en 1995. Lo digo simplemente por aclarar y acotar el tema en el tiempo. Es verdad que se acuerda en 1995 por parte del holding español, que se firma con los sindicatos —como dije el otro día en el marco del plan estratégico de competitividad para los astilleros—, pero no se consigue la aprobación por parte de la Unión Europea de manera inicial, y es en el año 1997, por tanto año y medio largo después de que fuera acordado

y firmado con los sindicatos, cuando, efectivamente, siendo ministro de Industria el señor Piqué, se consigue que lo que estaba bloqueado en la Unión Europea fuera aprobado, pero lo que se aprobó por la Unión Europea siendo ministro de Industria el señor Piqué es lo que había sido acordado y se estaba intentando que fuera aprobado desde 1995. Digo esto para que queden claramente acotadas las fechas. Posteriormente, como en el año 1998 cambia la forma de tributar de Astilleros Españoles y pasa de nuevo a tributar de forma consolidada, la Unión Europea considera a partir del año 1999 ó 2000 que lo que en el año 1995 se acordó y en 1997 se aprobó y se pagó, no procedía haberlo percibido, es decir, lo correspondiente a los años 1998 y 1999. Entonces dice: devuélvase. ¿Quién recibió aquella ayuda? Pues SEPI, sector público, y Astilleros Españoles, sector público. La ejecución de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia será recorrer el camino inverso. Por tanto Astilleros, sector público, debe devolver a SEPI, sector público. Lo digo porque usted decía que Izar no queda afectada, pero que, al final, del sector público tendrá que salir. No, no se mueve del sector público. La ayuda que primero fue aprobada y luego, por cambiar la tributación, ha sido declarada incompatible fue de sector público a sector público. Por tanto la devolución será un movimiento de fondos de sector público a sector público. Dicho de otro modo, globalmente el sector público no pierde, primera cuestión que es conveniente aclarar, y como el movimiento fue SEPI-Astilleros y el movimiento contrario debe ser Astilleros-SEPI, me ratifico en que Izar no se ve afectada; la que se ve afectada es Astilleros. Evidentemente, esta compañía tendrá que provisionar su obligación y proceder a realizar el pago hacia SEPI. Vuelvo a insistir —por acabar esta reflexión y para que no quede nada en duda— que Astilleros es una sociedad que está en régimen de sociedad latente en la etapa previa a la liquidación, realizando activos y realizando pasivos, porque a veces no se pueden realizar de golpe. Por tanto, en una empresa que está en liquidación, la aplicación de la sentencia del Tribunal Superior le va a aumentar su pasivo en el importe correspondiente, y para el accionista SEPI, que tiene una empresa en liquidación, el que lo mete en su pasivo, le afecta en el haber liquidativo que finalmente va a quedar en la compañía. Eso es lo que va a ocurrir. Quiero aclarar que del sector público no sale hacia ningún lado, ya que es un tema interno del holding público SEPI. Con esto doy por concluida la respuesta en cuanto a las preocupaciones, preguntas o cuestiones que se me plantearon por parte de los distintos grupos parlamentarios con relación a la compañía Izar.

Paso a intentar dar respuesta a algunas cuestiones que se plantearon en relación con una petición de comparecencia que afectaba a Iberia y a Aerolíneas Argentinas. En ambos casos el diputado que intervino fue el señor Segura y por tanto me dirijo sobre estas dos compañías expresa y de forma explícita al mismo. Plantea-

ba el señor Segura con relación con Iberia la ausencia por parte de SEPI en el consejo de administración. Yo creo que, a mi juicio, está perfectamente explicada esta ausencia, porque hay que ver cuál es el origen de nuestra participación, hay que ver cuáles son las circunstancias que originan que exista todavía una participación, pequeña, un 5,39 por ciento, como coincidíamos S.S. y yo el miércoles pasado, en el capital social de Iberia por parte de SEPI. Lo primero que hay que decir es que en Iberia hubo un período largo durante el cual SEPI fue realizando sus actuaciones de saneamiento y consolidación previas a la privatización. Recordaré muy brevemente, como dije el otro día, que hubo un plan director con vigencia durante los años 1977, 1998 y 1999, y que se elaboró un segundo plan director, que empezaba en 2000 y que se iba a prolongar hasta 2003. Por tanto, digamos que la actuación de consolidar la compañía se había hecho con carácter previo y de forma intensa y extensa en el tiempo durante tres o cuatro años. Es decir, que no había una razón que exigiera seguir estando presente como en ocasiones ocurre en el proyecto una vez privatizado en su forma mayoritaria para seguir ayudando a consolidarlo. La larga permanencia de SEPI en el capital social de Iberia, la elaboración y ejecución del primer plan director y la elaboración y parcial ejecución del segundo habían dejado a la compañía en perfecto estado para afrontar la nueva etapa, como se ha podido comprobar por la evolución de los meses siguientes a la privatización.

En segundo lugar, debo decir también que no hay ninguna previsión legal que obligue en este caso, como en otras compañías, como puede ser Red Eléctrica Española, a la permanencia de un porcentaje del capital social en manos del sector público y demás; por tanto no había una razón económica para ayudar a mantener y a consolidar a la compañía ni hay una razón de orden legal. Por estas dos razones la autorización del Consejo de Ministros, la que se pide desde SEPI y la que se concede por parte de aquél, es a enajenar la totalidad de las acciones, porque no se consideraba que hubiera obligación legal de mantenerse ni que hubiera ninguna razón que justificara hacerlo en un porcentaje alto; se consideraba que se estaba en condiciones de desinvertir totalmente. Por tanto se pide autorización al Consejo de Ministros para enajenar la totalidad y se obtiene esa autorización en los estrictos términos en que se pide. Lo que ocurre es que después la enajenación del último tramo del capital social que se va a privatizar se realiza a través de una OPV y en estos instrumentos de venta en Bolsa de compañías existe el mecanismo del *green shoe*, y quien puede ejercitar el *green shoe* no lo ejercitó. Por ello, de forma no obligada legalmente, no justificable económicamente, no respondiendo a una autorización condicional del Consejo de Ministros sino simplemente por el no ejercicio del *green shoe*, queda una pequeña porción del capital social pendiente de privatizar. Yo creo que el hecho de que alguien no ejercite

el *green shoe* no debe cambiar los planes que se tienen respecto a una compañía, no sería coherente, porque si SEPI hubiera considerado bueno seguir en Iberia con presencia en el capital y con presencia en la gestión al día siguiente de dejar de ser mayoritario, lo hubiera previsto de esa manera. Por tanto el hecho de que alguien ejercite o no ejercite el *green shoe* yo creo que no debe llevar a SEPI a cambiar sus previsiones respecto a estos temas. Desde ese momento, nuestra participación tiene un carácter residual respecto a nuestra presencia en Iberia y tiene un carácter de inversión financiera estrictamente; por tanto no estamos en consejo porque no tiene sentido, no tendría coherencia que estuviéramos en él ni que participáramos en la gestión.

Me preguntaba el señor Segura sobre la previsión de la aplicación de los mecanismos de la *golden share* a la venta de Binter. En primer lugar es evidente —y es bueno recordar lo obvio— que las operaciones administrativas vinculadas a la *golden share* no corresponden a SEPI, no es SEPI el regulador y por tanto no es SEPI quien puede ejercitarlas o no, pero en mi modesta opinión, por si puede servir, creo que no son aplicables, que no hubieran sido aplicables al caso concreto que S.S. planteaba. Yo creo que con el decreto de la *golden share* en la mano no hubiera podido prohibirse o no autorizarse, dicho de otra manera, la venta de Binter, sin tener en mi modesta opinión la condición, que no tengo, de regulador y por tanto de quien podía utilizar el mecanismo de la *golden share*. Creo sinceramente que no era posible utilizarlo.

El señor Segura quería conocer más detalles, aunque yo ya había apuntado los grandes trazos del plan industrial o del plan de empresa de la oferta que resultó adjudicataria y por tanto comprador y nuevo propietario de Aerolíneas Argentinas. Yo, con mucho gusto, señor Segura, se lo traslado. Además me hacía tres preguntas concretas, que también intentaré responderle después. Respecto al plan industrial, pivota sobre seis ejes. En primer lugar, recuperación lo antes posible, de forma inmediata, de la actividad. Hay que recordar que es lógico que un plan industrial para Aerolíneas Argentinas se planteara eso, porque en el momento de la privatización, el momento cero, vamos a llamarlo así, la compañía se encontraba, por las situaciones que dije el otro día y que no quiero reproducir por no abusar de la paciencia de la Comisión, a un 30 por ciento en los vuelos de cabotaje y a un 10 por ciento en los vuelos internacionales. Por tanto es absolutamente lógico que el nuevo propietario se planteara recuperar de inmediato unos niveles de ocupación semejantes o parecidos a los que tenía inmediatamente a la entrada en crisis.

En el segundo eje del plan industrial de forma complementaria se plantea aumentar las rutas y frecuencias. Lejos de conformarse con recuperar la actividad que había con carácter previo a la crisis, se plantea como estrategia más a medio plazo realizar un aumento de rutas y frecuencias. Para ello quiere hacer, en línea

con otros ejes del plan industrial, que el aumento de rutas y de frecuencias sea fruto de un aumento de la demanda que se genere a través de las agencias de viajes y de los touroperadores. Acuérdense, señorías, que dije que cuestiones atractivas del plan industrial eran las sinergias que se pretendía crear entre la actividad turística y la actividad de transporte aéreo que aportaba el grupo. Efectivamente, en coherencia con eso, esa proyección de aumentar rutas y frecuencias quieren que se genere a través de demanda proporcionada por las agencias de viajes y por los touroperadores. El plan industrial se compromete a promover un aumento de capital social, que se cifraba en 50 millones de dólares, como dije el otro día. Por aclarar más en este nivel de mayor detalle que pide el señor Segura, el compromiso está acotado temporalmente para hacerlo en nueve meses, desde que se produce la transmisión; plantean como opción realizarlo en uno o en varios tramos y además manifiestan su disponibilidad, en un intento de dar más entrada al capital argentino en la compañía, de ofrecer a los trabajadores hasta un 10 por ciento de este importe mediante el programa que existe en Argentina, cuya denominación completa no recuerdo bien pero que es un programa de productividad, un sistema por el cual los trabajadores pueden, por su voluntad y por aumento de productividad, ir haciéndose con porcentajes del capital social de la compañía en la que trabajan.

También se manifiestan dispuestos a que en el aumento del capital social de la compañía haya entrada de hasta un 15 por ciento proveniente de inversores institucionales argentinos. Globalmente, de este aumento del capital social que se han comprometido a realizar en los primeros nueve meses, un 25 por ciento están comprometiéndose a ofrecérselo a estos dos bloques de inversores argentinos. Pueden ofrecerles más, pero el compromiso es ofrecer como poco este 25 por ciento. Decíamos que se comprometían a aportar negocio del propio grupo en el que participaba la empresa adquirente, grupo que, como ya he dicho, es turístico, especializado en el sector turístico y transporte aéreo, y para concretar y hacer más factible esta aportación de negocio proveniente del grupo se comprometen a ampliar la red comercial, intentando apostar por que aumente de forma significativa el turismo como sector económico en Argentina, partiendo de un hecho, que es que la realidad del desarrollo del sector turismo en Argentina está a su juicio —yo creo que aciertan— muy por debajo de sus niveles potenciales. Por tanto, estando en la realidad muy por debajo de la potencialidad, apuestan por que ese trecho se pueda recorrer y van a intentar jugar de forma positiva en esa línea. Se comprometen a aumentar su red de oficinas comerciales, tanto en Argentina para favorecer el turismo interior y los vuelos interiores, como fuera de Argentina para favorecer el turismo internacional argentino y por tanto el transporte internacional.

Un cuarto eje de su plan industrial es optimizar la gestión empresarial, estructurándola en cuatro grandes líneas de negocio, que son: el pasaje, el mantenimiento, la carga y correo y el *handling*. Fundamentalmente apuestan por potenciar dos aspectos que ellos creían que estaban especialmente necesitados de potenciación, como son los dos últimos, carga y correo, por un lado, y *handling*, por otro. Como novedad, aspiran a desarrollar la línea de negocio de mantenimiento ofreciendo servicios de mantenimiento a terceros; no solamente se mantiene el servicio de mantenimiento interno para las propias unidades de la compañía, sino que se crea una línea de negocio hacia terceros; se crean centros de mantenimiento en Argentina y fuera de Argentina. Además, en coherencia absoluta con su plan de aportar y de aprovechar sinergias de transporte y de turismo, apuestan por coordinar mucho mejor de lo que estaban antes los horarios entre vuelos nacionales —centro básico o neurálgico Buenos Aires, es decir, vuelos que conectan puntos de la geografía argentina con Buenos Aires— con los vuelos transnacionales, que también tienen en Buenos Aires el punto de origen o de destino. Finalmente, el sexto eje del plan industrial para Aerolíneas Argentinas es la renovación de la flota. El parque inicial, en el momento de la venta de la compañía por parte de SEPI, son 50 aviones y, según el plan de empresa comprometido, en cuatro años harían una importante renovación incorporando 22 ó 23 nuevas unidades a la flota, lo cual es una renovación, como ve S.S., muy significativa. Además de estos seis ejes, como elemento neurálgico de su plan de empresa se comprometen —en materia de compromisos laborales— a aceptar íntegramente la plantilla que venía desarrollando su trabajo anteriormente en Aerolíneas y a que no exista ninguna baja que no sea pactada con los representantes sindicales; es decir, que no haya ningún proceso de ajuste de plantilla durante dos años, salvo que se llegue a un pacto con los sindicatos. Si se llega a algún pacto, efectivamente se podrán hacer ajustes de carácter no traumático, mediante los sistemas ya conocidos de incentivación de bajas, de prejubilaciones y demás, pero todo queda condicionado durante dos años a que haya pacto con los sindicatos. Por tanto, los seis ejes del plan industrial se cierran, además, con estos compromisos en materia laboral.

Creo haber dado respuesta a su señoría. Es lógico que S.S. lo pregunte y yo respondo encantado, sin perjuicio de que esto haya sido aportado recientemente por escrito por SEPI a la subcomisión de privatizaciones. Entiendo que efectivamente a S.S. le asiste todo el derecho y yo gustosamente se lo he trasladado ahora personalmente.

Me preguntaba —para acabar con Aerolíneas Argentinas— el señor Segura tres cosas muy concretas. Me preguntaba qué habían asumido concretamente los nuevos propietarios de Aerolíneas Argentinas. Yo decía que era la mejor oferta por muchas cosas, entre ellas, por-

que era la que asumía más pasivo y por tanto la que liberaba a SEPI de más deuda de la que tenía SEPI el día anterior a la venta. Su pregunta concreta era cuánto pasivo habían asumido. Le diré que el pasivo asumido por los nuevos compradores es de 615 millones de dólares, que es aproximadamente el 50 por ciento del pasivo que había en el balance de la compañía el día de la transferencia. Como consecuencia de la transferencia a los compradores, SEPI pasa a tener la mitad de deuda que tenía el día anterior. Digamos que ese ha sido, en términos de pasivo asumido, el efecto concreto y explícito que ha tenido la venta de Aerolíneas Argentinas; pasivo en balance, porque, como he dicho anteriormente, el pasivo contingente laboral queda íntegramente ya para los nuevos propietarios. Además, está muy relacionada —porque son temas financieros— la asunción de este pasivo —y recuerdo que era la oferta en la que más pasivo se estaba dispuesto a asumir— porque se produce sin pedir ninguna financiación por parte de SEPI a la nueva empresa, al nuevo propietario, a diferencia del resto de ofertas que, además de asumir menos pasivo y por tanto dejar que SEPI se quedara con más deuda, pedían que SEPI aportara financiación a la nueva compañía a largo plazo, con interés blando y sin garantías que sirvieran.

Pregunta S.S. si se pueden concretar las aportaciones del Estado español a la época en que se gestionó la compañía por parte de American Airlines. No le puedo concretar eso exactamente. Las aportaciones del Estado español a través del holding público se producen en cuatro o cinco momentos, pero no hay una correlación matemática en el momento en que se aporta con el momento de generación de la pérdida que exige la aportación. Si quiere S.S., puedo darle con detalle, año por año, las pérdidas de la compañía y, si quiere también, puedo darle el dato de cuándo se ha producido físicamente la aportación, pero no sé decirle en qué año se generó la pérdida, no sé cuándo aparece el dato contablemente. No le puedo contestar exactamente como pedía su señoría. No obstante, si usted quiere puedo aportarle los datos. Sí puedo aclarar otra vez lo que dije el otro día diferenciando en dos etapas, cuando el propietario era Iberia directamente, que es hasta marzo o abril de 1996, y cuando Aerolíneas depende directamente de SEPI. Tengo que decir que, de los 1.800 millones de dólares, 1.200 millones se aportaron en la etapa en que era Iberia la propietaria, por tanto fueron aportados por Iberia —y luego el INI o SEPI tendrían que aportar a Iberia—, en tanto que en la segunda etapa que se inicia en marzo o abril de 1996, en la que ya hay, por imposición de la Unión Europea, adscripción directa de Aerolíneas a la SEPI, las aportaciones han sido de 600 millones de dólares.

Finalmente, me pregunta S.S. si existe algún pacto de recompra, compromiso de retorno o cláusula semejante que obligara a la SEPI y, por tanto, por extensión, al Gobierno español a volver al capital social de Aero-

líneas Argentinas. Le tengo que decir que no, señoría, que evidentemente no existe ningún pacto de recompra, compromiso ni ninguna cláusula que obligue a SEPI y por extensión al Gobierno español a tener que asumir capital social de Aerolíneas Argentinas. No existe. Lo puedo negar de forma categórica. Además, quiero decirlo con mucho énfasis, porque estará S.S. conmigo en que sería muy grave que, existiendo, no lo hubiéramos comunicado a la opinión pública, a esta Comisión o al propio Consejo de Ministros. Quiero aclarar que bajo ningún concepto ni bajo ninguna circunstancia SEPI está obligada a volver al capital social de Aerolíneas Argentinas. Por tanto, no está el Estado español. Doy por concluida la respuesta sobre Aerolíneas Argentinas.

En relación con la siguiente compañía que provocó las intervenciones de los señores diputados, Cetarsa, hay cuestiones planteadas por el señor Núñez, del Grupo Mixto, y por la señora Pleguezuelos, del Grupo Parlamentario Socialista.

Preguntaba el señor Núñez si se compensarán con empleos nuevos los empleos que se perderán en Granada como consecuencia del proyecto de cierre del centro de Cetarsa en Granada. Sin duda, estamos absolutamente convencidos. Apostamos precisamente por la capacidad, creo que demostrada empíricamente por la SEPI, de generar en estos procesos de reestructuración de empresas empleo alternativo. Estamos absolutamente convencidos, repito. El otro día dije que soy optimista, pero mi optimismo en esta semana se ha visto parcialmente contrastado, por tanto, mi optimismo puede ser cada vez más creído. Lo dije no sólo por mi optimismo natural sino porque la evidencia empírica pone de manifiesto que cuando SEPI apuesta, con el conjunto de instrumentos que tiene para la reactivación económica, por la reactivación en una comarca, SEPI consigue efectivamente que acudan industrias, proyectos empresariales y que se cree empleo. Estamos absolutamente convencidos. Dije el otro día que duplicaríamos el número de empleos que existen en la actualidad en el centro de Cetarsa en Granada —creo que no llegan a 30 puestos de trabajadores fijos y del orden de unos 130 discontinuos—, que podríamos crear más del doble de empleos de estos 160 que hay actualmente. Querría decir al señor Núñez que la sociedad, si bien es verdad que, según nuestras previsiones —que están basadas en datos bastante ciertos y en estudios muy fundados—, ha tenido beneficios en el último ejercicio, está en el umbral de entrar en pérdidas. Si la empresa empieza a funcionar en pérdidas, no se podrá recurrir hoy a aportaciones de capital para cubrirlas, porque en una empresa pública eso no lo permite la Unión Europea, lo considera incompatible con el mercado común. Por tanto, si dejamos que entre en pérdidas, no reestructuramos Cetarsa, dentro de dos, tres o cuatro años, ¿qué alternativa tendríamos? ¿liquidar la sociedad, que no puede seguir funcionando permanentemente en pérdi-

das y no podría recibir aportaciones de capital adicionales, o iniciar entonces, tarde y de prisa una reestructuración? Creo que la reestructuración conviene iniciarla con calma y antes de que se produzca el problema, que se producirá si no hacemos la reestructuración. Aparte de que con nuestros proyectos estamos convencidos de que habrá más empleo en Granada que el que en la actualidad aporta Cetarsa y que será un empleo mejor y con más futuro, es que no hay alternativa, porque la única sería dejar que Cetarsa entre en pérdidas y que, dentro de tres o cuatro años, el problema sea mucho mayor que en la actualidad y de mucha peor solución.

Decían tanto el señor Núñez como la señora Pleguezuelos que hay que dar certidumbre a los agricultores. Sin duda. Yo comparto con ustedes esa afirmación y lo hago de forma absoluta. Sinceramente creo que nosotros, desde SEPI, lo estamos haciendo. Hay que hacerlo y lo estamos haciendo. Hemos despejado incertidumbres a los trabajadores del campo, a los agricultores, respecto a que vamos a mantenerle la compra de sus productos. ¿Tienen hoy duda los agricultores de Granada sobre si les vamos a comprar su producto? No. ¿Tienen dudas hoy los agricultores sobre si vamos a hacerles incurrir en gastos de transporte por que desaparezca el centro de Cetarsa en Granada? No las tienen, no las pueden tener, porque les hemos dicho que mantendremos los puntos de compra en Granada y que el coste de transporte no correrá a costa de los agricultores. Repito que no pueden tener dudas. ¿Tienen incertidumbre los agricultores respecto a si va a prolongarse la asistencia técnica que en la actualidad realiza Cetarsa al proceso de cultivo del tabaco? No la pueden tener, porque se la hemos despejado; les hemos dicho que sí vamos a mantener la asistencia técnica. Por tanto, no hay incertidumbres porque las hemos despejado respecto a que se mantienen las compras, se mantienen los puntos de compra, ellos no tienen que correr con el coste del transporte y se mantiene la asistencia técnica. Incluso estamos dispuestos a más, y en ello estamos, intentando llegar a un acuerdo con ellos, respecto a darles certidumbre en precios. Hace falta que finalmente completemos el acuerdo que se está intentando fraguar estos días. Estamos dando la certidumbre necesaria a los agricultores de Granada. A mí me parece que sería bueno que tuvieran certidumbre también sobre otras cosas. Sería bueno que la tuvieran respecto a que actuaciones realizadas por algunas instituciones cerca de órganos judiciales no van a afectar a la potencialidad de venta de su producto ante los compradores multinacionales. También sería bueno que tuvieran despejada la incertidumbre sobre cuándo, con qué plazos y a qué ritmo va a ir reduciéndose el nivel de cloro que tiene el agua con la que se ven obligados a regar su producto, lo que les pone en dificultad —dificultad salvada por la voluntad de Cetarsa y de SEPI— de colocar su producto y que les perjudica —también salvado en parte por

Cetarsa y por SEPI— en términos de precios. Estas son incertidumbres que no están todavía resueltas.

Con mucha razón pregunta la señora Pleguezuelos —es absolutamente lógica su preocupación y me alegro de que me haga la pregunta porque creo que voy a poder aclarar la cuestión— sobre qué va a ocurrir con la factoría de Cetarsa en Granada. Me leía una entrevista del presidente de Cetarsa anunciando que se vendería la factoría y que con esos fondos se podría financiar parte de la reestructuración de Cetarsa. Claro que sí. Nosotros hemos dicho que no se va a hacer nada con la factoría que pueda ser calificado, como se ha dicho en estos días, de especulativo. Ambas cosas son compatibles y voy a esforzarme en explicarlo. El presidente de Cetarsa habla como presidente de Cetarsa, como presidente de una compañía y dice que venderán la factoría. Claro que sí, Cetarsa la va a vender, sin duda alguna. Si Cetarsa cierra finalmente su centro en Granada, como está proyectado, ¿para qué quiere Cetarsa una factoría allí? La compañía Cetarsa la venderá. El presidente de la compañía, que habla en nombre de la compañía, dice en la prensa que la venderán y que los fondos los utilizarán para financiar parte de la reestructuración de la compañía. ¿Quién le va a comprar la factoría a Cetarsa, según nuestro plan? Nosotros. SEPI es la que tendrá que comprar la factoría a Cetarsa. ¿Para qué? Y enlace con la pregunta que me hacía su señoría, para hacer ahí el parque empresarial por el que me preguntaba el miércoles pasado la señora diputada, parque empresarial que será la palanca central del proyecto de reactivación industrial y que exigirá un conjunto de obras, para empezar, de demolición de lo actualmente existente y, después, de urbanización industrial. Se invertirá en este parque del orden de 1.750 millones de pesetas. En el proceso de realización de las obras de demolición de lo existente hoy y de construcción del futuro parque habrá generación de empleo en Granada y, cuando esté urbanizado y cuando tengamos la posibilidad de ofrecer al mercado esas parcelas industriales, estamos convencidos —y soy moderado— de que podrá proporcionar —por la experiencia de otros parques empresariales que gestionamos—, cuando menos, el doble de empleos que hoy existen en Cetarsa en Granada. Serán empleos mejores, con más futuro y no abocados a una crisis empresarial que, en ausencia de reestructuración, pone en peligro la empresa y el puesto de trabajo. Serán empleos creados por proyectos empresariales nuevos sobre la base de proyectos rentables económicamente y solventes financieramente. Me preguntaba, y es lógico, por el calendario de privatizaciones de Cetarsa pero estamos en el mismo caso que en Izar. Cuando iniciamos un proceso de saneamiento —en el caso de Izar, de consolidación; en este caso, de saneamiento y de reestructuración—, lo primero es hacer la reestructuración y ya hablaremos después de la privatización. De entrada, nuestra preocupación, nuestra ocupación y nuestra devoción respecto a Cetarsa es la reestructura-

ción. Tiempo habrá después para plantearse etapas posteriores.

Decía el señor Souvirón que mi intervención respecto a Cetarsa le había representado casi una simbolización de lo que llamamos de forma coloquial en la SEPI la cuarta pata. Efectivamente, la cuarta pata, después de sanear, consolidar y privatizar, es la reindustrialización. Tiene toda la razón S.S. porque —y también preguntaba por ello la señora Pleguezuelos— estamos dispuestos —y estamos hablando con los representantes sindicales y con los trabajadores— no solamente a construir ese parque empresarial en la factoría que hoy ocupa Cetarsa en Granada, sino a hacer todo un despliegue representativo de esa cuarta pata que decía el señor Souvirón con el objetivo de contribuir a la reactivación de la zona afectada. Estamos dispuestos, a través del conjunto de instrumentos que tiene la SEPI, a realizar un conjunto de promoción de naves nido que sirvan para crear tejido industrial en la zona, configurado con microempresas. Estamos dispuestos también a volcarnos en actuaciones, a través de nuestra oficina de promoción e inversiones, para intentar captar proyectos importantes cara a su localización en la zona. Todo esto, evidentemente —por qué no decirlo— tendrá mayores probabilidades de éxito en la medida en que se perciba por los mercados que hay acuerdo. Es evidente que es más fácil captar inversiones y convencer a los potenciales inversores para que inviertan en un sistema acordado que en un sistema no acordado y que en un proceso acordado que en un proceso no acordado. Eso es obvio y hasta holgaba decirlo, pero lo quiero decir.

La señora Pleguezuelos me preguntaba sobre el tránsito, las fechas y calendario de todo el proceso en marcha, cierre y actuaciones alternativas, vamos a llamarlo así. Quiero decirle que, en tanto que estamos en un proceso de búsqueda de acuerdo con los representantes de los trabajadores, estamos abiertos a que parte de lo que se acuerde sea establecer calendarios y mecanismos de entrada y salida. Cuando el plan sea definitivo, y espero que sea acordado, estaré en condiciones de comunicarle lo que se haya concretado. Pero hoy precisamente, por estar en una fase de búsqueda del acuerdo, hay cuestiones abiertas para que sean objeto de construcción conjunta. Con esto creo haber dado respuesta a las cuestiones más importantes planteadas en relación con Cetarsa.

Respondo a continuación a las cuestiones planteadas por S.S. en relación con Enausa, básicamente el señor Rodríguez y el señor Segura. Que en una empresa concesionaria de autopistas de peaje haya capital público es una situación estadísticamente minoritaria en nuestro país. Hay 41 autopistas de peaje en España y solamente en seis participa nuestra empresa; en una de ellas, además, de forma claramente minoritaria. Si la unidad de cuenta, en lugar de autopistas fuera concesiones administrativas, he de decirles que existen 29 concesiones administrativas y solamente en dos de ellas el concesionario es una empresa pública. La pre-

sencia de capital público en concesiones administrativas o gestionando autopistas de peaje, estadísticamente en España es claramente minoritaria. En Europa, como saben S.S., se ha iniciado y se ha desarrollado un importante proceso de privatización al respecto. Estamos en un sector o en una actividad económica donde, por ser precisamente explotada en régimen de concesión, el hecho de la privatización tiene más acotado que en otros casos su trascendencia. Porque como dije el otro día, pero hoy quiero ratificarlo a la luz de la pregunta del señor Rodríguez sobre el carácter semipúblico que por el servicio que se da a los ciudadanos y a la economía de la región tenía que tener la actividad de explotación de autopistas de peaje, yo comparto absolutamente su criterio. Estoy completamente de acuerdo. Una autopista es una gran infraestructura de comunicación que sirve vitalmente a los ciudadanos y que sirve económicamente a la región y por tanto tiene una enorme importancia. Yo comparto con usted que eso no puede quedar sin ningún tipo de acotamiento por parte del sector público, del Estado, pero eso ya está en la concesión. Cuando se produzca la privatización, el conjunto de derechos y obligaciones que tiene el concesionario se mantiene completamente inalterado, sea capital público, sea capital privado quien tenga la propiedad de las acciones de la compañía. El régimen de concesión, que es lo que importa al usuario de la autopista, tanto usuario directo —el que circula por ella— como usuario indirecto —la población que se beneficia directa e inducidamente de la existencia de la autopista— no tiene por qué notarse, como no notan hoy diferencia en España el conjunto de comunidades autónomas cuyas autopistas de peaje son privadas. Yo no conozco quejas —y supongo que S.S. tampoco— de los ciudadanos de otras comunidades autónomas o de las propias instituciones autonómicas por el hecho de que su autopista de peaje sea explotada por una empresa privada en vez de por una empresa pública. Creo que no tiene por qué afectar, que no va a afectar, ni al usuario directo ni a la región en la que esté ubicada la autopista. Porque, insisto —y es lo importante—, las condiciones de concesión se mantienen exactamente igual y subsisten.

Respecto al tema financiero, el equilibrio financiero patrimonial está asegurado por los planes económico-financieros de las empresas que gestionan las autopistas de peaje, que son fijados en la concesión y que son seguidos permanentemente después por la delegación del Gobierno en la concesionaria. Por tanto, desde el punto de vista de servicio, no hay peligro y, desde el punto de vista de solvencia, hay mecanismos suficientes que garantizan que no haya especiales problemas. Solicitaba el señor Rodríguez que se preste una especial atención al caso gallego. No tenga duda S.S., yo comparto su visión de la cuestión. Nos gusta trabajar con las instituciones de ámbito local afectadas por nuestro trabajo y en el caso que se refiere a Galicia, que ha sido el motivo de su intervención, no dude que trabajaremos de

acuerdo con las instituciones, a efectos de maximizar el interés general y el bien común. No lo dude.

El señor Segura no sé si preguntaba o afirmaba que había habido conversaciones con grupos para la privatización de Enausa. Puedo garantizarle que no ha habido conversaciones formales. Yo no sé si alguien se ha dirigido a alguien, no sé si alguien de algún grupo potencialmente inversor se ha dirigido a alguien de SEPI y han tomado un café hablando de la privatización de Enausa. No lo sé, no puedo afirmarlo; pero sí puedo afirmar que formalmente no hemos abierto procesos de conversaciones con interesados. Tenemos, como es lógico, como en todas las empresas del grupo, un permanente estado de reflexión, analizando su evolución y viendo en qué momento puede ser razonable y óptimo lanzar el proceso de privatización, pero, como dije el otro día, esa decisión no se ha tomado en Enausa todavía y es prácticamente imposible que, no habiendo el proceso de privatización, sea privatizada en 2002. Yo dije que podrá serlo en 2003 o en 2004, pero, no habiendo tomado todavía la decisión, puedo garantizar y afirmar con absoluta contundencia que no se ha iniciado ninguna conversación oficial con ningún grupo inversor porque no hemos abierto el proceso de privatización. Insisto en que puedo garantizarlo.

Continúo contestando a las preguntas de SS.SS. pero ya vinculadas a otra compañía como es Trasmediterránea. Me han planteado básicamente dos cuestiones, una relativa a la liquidación, a los importes perseguidos por la compañía provenientes del Estado por la liquidación del contrato-programa y de los intereses de demora por retrasos en pagos previos, y otra en relación con el futuro de la compañía tras la privatización. Sobre la liquidación del contrato-programa, me gustaría que no quedaran dudas en esta sala ni en el «Diario de Sesiones» respecto a un término concreto que utilizó S.S. Calificó los importes recibidos como colosal o generoso. Nada que oponer, son valoraciones subjetivas, a que se valore el orden de dimensión como generoso o colosal. Pero me preocupa —y creo que mi preocupación también la va a compartir S.S.— que se pueda malinterpretar el término de discutible, que en algún momento su intervención se deslizó respecto a los importes percibidos por la compañía Trasmediterránea. Eso, tanto S.S. como yo, estaremos de acuerdo en aclararlo. Porque se pueden discutir muchas cosas, pero lo que no se puede discutir, y ahora intentaré argumentarlo, es que lo que se ha percibido por la compañía es lo que tenía que haberse percibido, ni un duro más ni un duro menos. Eso no puede ser motivo de discusión. Se puede discutir sobre si debía haber un contrato que regulase la comunicación marítima de interés general entre el Estado y la compañía Trasmediterránea, contrato que, como decía S.S., arranca desde 1978. Eso sería discutible. Se pueden discutir los términos concretos de aquel contrato; puede discutirse la forma en que se cuantificaba la compensación o el importe, que tenía que liquidar anualmente la

cuenta del Estado por parte de la compañía Trasmediterránea. Todo eso es discutible. Si S.S. utilizaba el término discutible referido a cualesquiera de estas cosas o a todas ellas, no hay ningún problema. Pero entiendo que S.S. no quería utilizar el término discutible respecto al importe percibido, porque la cuenta del Estado se viene liquidando desde 1978 con los mismos criterios. Tengo además el orgullo y la satisfacción de haber sido consejero de la compañía Trasmediterránea en los años 1996, 1997 y 1998, y sé el rigor y la seriedad con la que se abordaba desde la compañía la propuesta de liquidación de la cuenta del Estado. La compañía, en lo que fue la liquidación final, realizada al concluir el período de vigencia del contrato en 1997, lo hizo con el mismo rigor y seriedad con que lo hizo los 19 años anteriores. Aún más, estoy seguro de que los órganos gestores del Ministerio de Hacienda —en ese caso no era la SEPI porque la compañía estaba adscrita a la Dirección General de Patrimonio del Estado— también comprobaron con rigor y seriedad que esa propuesta de liquidación de la cuenta del Estado se ajustaba estricta y rigurosamente a las condiciones contractuales. Por si fuera poco la seriedad y rigor con que lo hizo la compañía y con que lo hizo el Ministerio de Hacienda, sus órganos gestores, afortunadamente en este país hay órganos de control, la Intervención General del Estado interviene y fiscaliza la liquidación de la cuenta del Estado y dice que tanto el importe correspondiente a la liquidación de la cuenta como el importe de los intereses de demora son correctos y no hace ninguna observación ni pone ninguna pega el órgano de control interno, la Intervención General del Estado. A más a más, el órgano de control externo que fiscaliza las cuentas económicas del sector público por mandato, por lo menos la cuenta general del Estado, de las Cortes Generales, que es el Tribunal de Cuentas, también ha fiscalizado la liquidación de la cuenta del Estado y la ha encontrado correcta según su informe de 21 de diciembre de 1999. Por tanto, y estoy seguro de que mi preocupación la comparte S.S., que no quede duda en esta sala ni en el «Diario de Sesiones» de que no son discutibles los importes que recibió la compañía Trasmediterránea por la liquidación de la cuenta del Estado y por el interés de demora como consecuencia de retrasos en los pagos. Será discutible todo lo demás, pero no los importes; percibieron, como han dicho los órganos de control interno y externo, lo que estricta y rigurosamente debieron percibir de acuerdo con las cláusulas contractuales.

En relación con el futuro de la compañía Trasmediterránea, y es absolutamente comprensible la preocupación de S.S., voy a decirle cómo hemos planteado los requisitos mínimos en las bases de la convocatoria del proceso de privatización, donde están recogidas muchas de las preocupaciones, igual no todas pero sí muchas, que a S.S. le asaltan. Como además me dijo que había habido una proposición no de ley, me he preocupado en repasar sus contenidos. Verá S.S. que algu-

nas, por no decir una parte importante de las preocupaciones que aparecen vertidas en la proposición no de ley de su grupo, están recogidas en los requisitos mínimos de las bases del concurso para privatizar Trasmediterránea.

Hago un paréntesis. Me perdonarán S.S. el desorden, pero es el momento. El otro día les dije que el proceso iba muy animado y que habíamos tenido más de 50 peticiones del cuaderno de ventas. Hoy puedo completarles la información y decir que, puesto que el lunes era el último día para presentar ofertas no vinculantes, de aquellas 51 ó 52 compañías que se habían interesado, que habían pedido el cuaderno de ventas y habían firmado el acuerdo de confidencialidad, finalmente 24 empresas han participado en el proceso de presentación de ofertas no vinculantes, cifra ciertamente significativa. Como también les dije, era presumible, dada la dimensión económica de la compañía, que hubiera procesos de agrupación de empresas en ofertas, que hubiera consorcios, efectivamente ha habido ese proceso que se esperaba y que era razonable y lógico y, de las 24 compañías, se han agrupado, de suerte que finalmente se han presentado 10 ofertas no vinculantes, cifra, en términos estadísticos y comparativos, elevada e importante. Por tanto, sigue confirmándose que el proceso de privatización de Trasmediterránea está siendo muy concurrido. No puedo darles más datos, la confidencialidad me obliga, respecto a quiénes son los oferentes o contenido de las ofertas, pero quería decirles los que sí puedo darles.

Perdónenme el desorden, cierro paréntesis, y vuelvo a decir, señor Segura, que buena parte de las cuestiones que su grupo plantea en la proposición no de ley están recogidas en los requisitos mínimos. Si no se cumplen por una oferta no vinculante, la oferta es expulsada del proceso. Por tanto, tienen un valor de condición *sine qua non*, si no se cumplen no se tiene en cuenta el resto de la oferta presentada por la empresa. Los requisitos mínimos son mantenimiento básico de estabilidad accionarial, mantenimiento de la plantilla fija y de las condiciones laborales de la plantilla en cuestión, mantenimiento de la sede social en España, mantenimiento de la unidad del grupo, entendiendo por grupo la compañía y sus filiales mayoritarias, mantenimiento de los fondos propios cuando menos en el importe que estos tengan en el momento del balance de la transferencia —pueden ser superiores, pero nunca inferiores— y cumplir con el contrato firmado con el Estado por haber resultado adjudicataria la compañía, hasta el 2 de enero de 2007. Esta fecha de conclusión del contrato con el Estado es la que determina el plazo de cumplimiento de esos requisitos mínimos. Todos los requisitos mínimos a los que he hecho antes referencia han de ser cumplidos, no sólo en los momentos iniciales, en la posprivatización, sino hasta el 2 de enero del año 2007, durante un período de cinco años, que es el caso de registros mínimos del plan de empresa con vigencia

más larga en lo que es la experiencia privatizadora por parte de SEPI. Esos son los requisitos mínimos, que, si no los cumple una oferta, es expulsada. Además, en el proceso de elegir entre las ofertas que cumplan los requisitos mínimos, que pasarán a convertirse en vinculantes y, en su caso, con posibles mejoras por parte de los oferentes, han de ser analizadas por parte de SEPI para ser seleccionadas.

Me preguntaba S.S. por el peso concreto que va a tener el plan industrial y el precio. El precio ponderará un 45 por ciento y el plan industrial ponderará un 55 por ciento. También en Trasmediterránea, como siempre ocurre en los procesos de privatización de SEPI, tendrá más peso el plan industrial que el precio. Pero cuando digo plan industrial digo el plan industrial adicional a todo lo anterior. Lo anterior son los registros mínimos, por tanto, el plan industrial que se aporte de forma complementaria. Ahí se indica a los oferentes qué se va a valorar, que es la solvencia y la experiencia de las empresas que configuran la oferta que se presenta. Y enlace con una preocupación que tenía S.S. respecto a las condiciones subjetivas del oferente. Una de las cosas que hemos dicho que vamos a tener en cuenta es la valoración subjetiva de la empresa, solvencia, experiencia, capacidad de gestión, etcétera. El proyecto empresarial concreto que se compromete, inversiones que quiere hacer, perspectivas respecto a flota, perspectivas respecto a rutas, etcétera. Compromisos adicionales respecto a plantilla. El mantenimiento de plantilla es un requisito *sine qua non*, pero puede tener una oferta más atractiva porque se comprometa a aumentos de plantilla. Valoraremos también las garantías que ofrezca como elementos para asegurar el cumplimiento de los requisitos mínimos y para asegurar el cumplimiento del plan industrial adicional. También valoraremos la garantía, porque lo más importante de un plan industrial, como se decía respecto a un sistema fiscal —perdónenme la licencia, recordando viejas etapas profesionales— es que se cumpla. De nada vale un plan industrial magnífico si luego no se cumple. SEPI está tan preocupada porque haya un buen plan industrial como porque haya garantía de su cumplimiento. Y esas garantías que aportan los que se comprometen al plan industrial es también muy importante.

Verá S.S. que sean requisitos mínimos, sea en plan industrial adicional, que es parte en lo que van a competir las ofertas, están prácticamente contenidas casi todas las preocupaciones de su proposición no de ley. Algunas con menos nivel de concreción, sin duda, porque lo que se pretende es que haya competencia, y en algún caso porque no se puede llegar al nivel de concreción que usted decía el otro día cuando hablaba del mantenimiento de una flota vinculada a las rutas interinsulares de Canarias. Las competencias en materia de tráfico marítimo están como están y la competencia al respecto la tiene el Gobierno canario. El Gobierno canario intentó proveerlo mediante concurso, pero por

la razón que fuera, quedó desierto la primera vez. No tengo datos pero estoy seguro de que el Gobierno canario intentará una segunda ocasión y la garantía, como se ha hecho para las rutas de interés general, que eran competencia del Ministerio de Fomento, se ha resuelto con el concurso y con el contrato. Estoy seguro de que esa será la solución lógica que se aplique también para las rutas interinsulares en Canarias. Entretanto, como sabe S.S., Trasmediterránea asume en régimen digamos de mercado libre estas rutas insulares. Por otra parte puedo decir que estamos dispuestos —porque alguna aproximación se nos ha hecho desde representantes de los grupos que están en el Gobierno canario— a manifestar a estas empresas, en el proceso de *data-room* que tenemos que hacer ahora con las 10 ofertas no vinculantes, el interés del Gobierno canario por establecer con ellos algún tipo de acuerdo respecto a las rutas interinsulares de Canarias —si así lo quiere el Gobierno canario— y podemos arbitrar —dentro del marco en el que hay que hacer el procedimiento de priorización— cualquier mecanismo que ayude y que colabore a que efectivamente en tanto se resuelva o no en su caso el concurso convocado por el Gobierno autónomo canario pueda haber soluciones complementarias a este problema. Sin embargo, evidentemente, no puede estar en el plan de empresa o en los requisitos mínimos de la priorización de Trasmediterránea nada al respecto, porque las competencias administrativas están donde están. Con esto creo que concluyo básicamente las cuestiones relativas a Trasmediterránea.

Finalmente entro en la última de las compañías —y no por ello la menos querida— respecto de la que hablé el otro día, que es la compañía Hunosa. En este caso recojo las intervenciones del señor Suárez, por parte del Grupo Parlamentario Socialista y del señor Fernández Rozada por parte del Grupo Parlamentario Popular. Quisiera decir que agradezco —porque en este caso hubo una valoración muy positiva por parte de los intervinientes— a ambos lo que dijeron. En aras a la rapidez, fui escueto y por ello quizás induje al señor Suárez a decir que no era tampoco el primer plan que se firmaba. Es verdad, faltaría más. El lo sabe mejor que yo, como asturiano que es, conocedor y amante de su región y del sector de la minería. No es el primer plan que se firma, pero sí es el primer plan que tiene un conjunto de diferencias cualitativas importantes respecto de otros planes. Este plan tiene varios elementos claramente diferenciales y detrás de ese conjunto de elementos —que sí es la primera vez que se dan en un plan de empresa— está precisamente uno de los elementos que finalmente se ha puesto de manifiesto —lo ha hecho el señor Fernández Rozada— y es la ausencia de conflictividad social. Es decir, en mi opinión, lo imaginativo, lo comprometido, lo absolutamente decidido de la apuesta que se realiza en este plan que hemos ido construyendo conjuntamente con los sindicatos es causa precisamente, entre otras cuestiones, de que se

haya podido llegar finalmente a la firma del plan por primera vez en la historia de Hunosa sin conflictividad social. Es verdad que hubo en el año 1993 ó en 1994 una firma de un documento y tampoco hubo conflictividad, pero no era la firma de un plan, sino la prórroga de un plan firmado previamente en cuyo proceso de negociación sí que hubo conflictividad social. Por tanto, en la elaboración de un plan ex novo, ex profeso, de un plan completo sí es la primera vez que no ha habido conflictividad social; ese es un elemento diferenciador respecto de otros, pero yo creo que es también consecuencia de muchos elementos diferenciadores de este plan respecto a lo que ha sido la tradición de los planes de empresa en Hunosa. Es un plan que apuesta de forma no ya cuantitativa, sino cualitativamente distinta por la reindustrialización en industrias alternativas a la minería. No es el primer plan que se compromete a crear empleo fuera de la minería, pero aquí hay una apuesta no sólo cuantitativa distinta, sino cualitativa. ¿Por qué cualitativamente distinta? Porque es la primera vez que nos comprometemos a crear en industrias alternativas a la minería más empleo incluso que dentro de la empresa. Eso, por encima del hecho estrictamente cuantitativo —que ya es relevante— es un salto cualitativo. Nos comprometemos a crear fuera, en industrias alternativas, incluso más empleos que los que se van a crear en Hunosa. Además —es la primera vez y también es un elemento cualitativo diferencial— hay un compromiso que será vigilado con periodicidad y será computado el grado en que se va cumpliendo el compromiso de forma periódica; se exige una garantía de que se va a cumplir porque, de no conseguir la creación de empleos en industrias alternativas, automáticamente quedaremos obligados a incorporar en la empresa el déficit de empleos creados frente a los comprometidos. Por tanto, es la primera vez que los sindicatos han tenido encima de la mesa la garantía absoluta de que, de un modo u otro, la creación de empleo se va a cumplir. Si somos capaces y lo seremos —permítanme que lo diga una vez más, yo soy optimista— de crear empleo alternativo, habrá creación de empleo vinculado al plan de Hunosa en industrias alternativas y si no somos capaces, ese mismo empleo se va a crear en Hunosa. Por tanto, en todo caso los sindicatos lo han valorado, como es lógico, de forma importante y han visto que hay un elemento diferencial respecto a los planes anteriores porque es la primera vez que va a haber una revisión semestral del cumplimiento de todos los parámetros que configuran el plan y además con mecanismos periódicos de ejercicio de instrumentos de garantía como el que he dicho anteriormente; porque también es la primera vez que en un plan se está dispuesto o se juega a favor de la implicación de los sindicatos en la ejecución del plan. Es la primera vez que se juega a que la participación sindical no quede sólo en la negociación y en el diseño del plan, sino también en su ejecución. Es la primera vez que los sindicatos van a

participar semestralmente en ese comité de seguimiento y es la primera vez que los sindicatos van a estar en el consejo de administración y, por tanto, van a participar —no sólo van a tener información— en los procesos de decisión que realice la empresa Sadin que es el instrumento ejecutor desde Hunosa del plan de reactivación de las industrias en la cuenca minera. Es la primera vez que ocurre esto. Además es la primera vez que en un plan diseñado para Hunosa se implica no sólo a Hunosa y su instrumento que es Sadin, sino que se implica el resto de instrumentos que tiene SEPI. Esto es la primera vez que ocurre en un plan de empresa de Hunosa porque es la primera vez que SEPI se compromete a crear suelo industrial; porque es la primera vez que SEPI se compromete a trabajar con Infoinvest activamente en que este suelo industrial sea utilizado y empleado, por tanto, para proyectos empresariales que se localicen allá donde hagamos los parques empresariales; porque es la primera vez que SEPI se compromete a actuar con la OPI —nuestra ya varias veces citada Oficina de Promoción de Inversiones— a trabajar en la búsqueda de elementos que permitan hacer atractiva la inversión en Asturias y especialmente en la cuenca central para proyectos que estén buscando localización.

Por tanto, verá S.S. —no quiero hacer la lista más extensiva— que hay muchos elementos diferenciales que hacen que, siendo cierto que no es el primer plan de empresa que se hace para Hunosa, sí es cierto que es la primera vez que se apuesta de una manera cualitativamente distinta por el objetivo que ha sido común pero, en este caso, el elemento diferencial es la apuesta, que es más decidida, más comprometida, más garantizada, con más instrumentos y dando más conjunción al trabajo entre empresa, accionistas y sindicatos en el diseño del plan y en su ejecución.

En relación al tratamiento del sector del carbón en Europa, S.S. manifestaba su preocupación —compartida por mí, faltaría más— respecto a que eso efectivamente condiciona el futuro de Hunosa; quisiera concluir diciendo que afortunadamente —hoy hemos tenido en prensa información al respecto— las noticias son buenas. Ya que estamos hablando de Hunosa diré —como dice el sindicalista José Ángel Fernández Villa en unas declaraciones— que es una buena noticia, pero hay que seguir trabajando; por supuesto, es una buena noticia, pero hay que seguir trabajando. Con esto, señor presidente, doy por concluida mi intervención pidiendo perdón por si he abusado de su paciencia. En todo caso, si procede, sigo a disposición de la Comisión para lo que haga falta.

El señor **PRESIDENTE:** Antes de continuar quería decir a SS.SS. que las votaciones de las proposiciones no de ley contenidas en el orden del día de hoy no serán antes de la una y media de la tarde.

Si van a intervenir los distintos grupos —que, como saben, es posible reglamentariamente—, les pediría

brevidad, sobre todo si hay más de una intervención en representación de cada grupo; les pediría que fueran lo más concisos posible.

Empezamos por el señor Rodríguez, del Grupo Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Señor presidente, siguiendo su recomendación, diré de una manera muy breve que comprendo las piadosas pretensiones del proyecto global del Grupo Izar a la que hizo referencia el señor presidente de la SEPI, pero creo que en sus propias palabras también estaba la preocupación específica por un astillero como Izar-Fene. Efectivamente, es un astillero que no participa del proyecto global, señor Ruiz-Jarabo. Si el proyecto global sigue manteniendo restricciones específicas vinculadas a un centro de trabajo, como es la de no construir barcos, ahí no hay proyecto global que valga, aunque dicho proyecto realmente haya solucionado alguna cuestión, como por ejemplo en el astillero de San Fernando, que puede construir buques civiles, algo de lo que yo me congratulo. Por tanto, le formulo la siguiente pregunta: ¿Va a intentar acabar el Gobierno español en julio del año 2002 con las restricciones y prohibiciones específicas contra un centro de trabajo? ¿Sí o no? Porque si no va a ser difícilísimo mantener ese centro abierto, sobre todo teniendo en cuenta su potencialidad y su capacitación de carácter tecnológico.

En segundo lugar, usted ha hablado de los gaseros para mantener una carga de trabajo mínima hasta el año 2004 y sabe usted que los bloques de los gaseros son subcontratas. ¿Realmente no incide esto también en la cuenta de resultados de Astano? ¿Cómo se va a mantener el antiguo Astano, con una mínima competitividad, haciendo subcontratas de los otros centros de trabajo del Grupo Izar? Esta es una situación inaudita y no se puede hablar entonces de un grupo global, sino que hay que hablar del mismo grupo, en relación con el cual, por motivos a los que ya aludí el otro día, se produjo ese tipo de fusión.

En tercer lugar, me gustaría que me dijese por qué razón es tan difícil contratar buques oceánicos, en concreto del sector *offshore*, en un contexto internacional como este y por qué en todo caso no se mantiene la especialización de Astano en este segmento de la producción cuando en el grupo no se actúa así.

Por último, ¿las prospecciones para la privatización conciernen solamente a las empresas norteamericanas y a las alemanas, como las que mencioné el otro día, o a alguna más? Me refiero a la prospección, porque ya sé que hasta que esto no esté saneado, es decir, hasta que los números no sean positivos no se va a privatizar.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra en primer lugar el señor Frutos.

El señor **FRUTOS GRAS**: Voy a ser breve, señor presidente.

Una empresa pública compra Aerolíneas Argentinas, siguiendo un proceso hasta prácticamente la liquidación de la misma, en que es comprada por otro grupo privado, pero previamente se lanzan acusaciones serias de que no se cumple el programa de inversiones que en su momento fue acordado entre la SEPI y Aerolíneas Argentinas. Iberia es acusada en este proceso de favorecer sus intereses contra los de Aerolíneas Argentinas en rutas y seguros, es decir, en el pase de rutas a Iberia y seguros de forma complicada a nivel internacional. Fruto de todo esto, se vende al grupo Marsans, con grandes planes de activación de la empresa: más personal —se llega a admitir más o menos a 1.000 trabajadores más—, más aviones, recuperación de rutas y además desarrollo turístico del país, o sea, una milonga con música de tango. Carlos Bastos fue el ministro que en aquel momento desarrolló todo eso por parte de Argentina —este ministro ya no existe y tampoco los que le precedieron, ni tan siquiera existen los últimos— y me da la impresión de que lo que hay es una complicidad de los ministros con Iberia, con Marsans y con todo el mundo. El problema de fondo, señor presidente de la SEPI es que ese tipo —permítame utilizar esta palabra, aunque sé que a ustedes no les gusta que se use de forma peyorativa porque están de acuerdo con ella— de globalización que imponen difumina las responsabilidades, borra las huellas de las inversiones y de las responsabilidades y no tiene nunca en cuenta un desarrollo equilibrado según las necesidades y posibilidades del país. Cuando digo equilibrado, quiero decir equilibrado allá y equilibrado aquí, no olvido los intereses propios, no soy de los que da limosna a Argentina de acuerdo con la recaudación de impuestos que se haga en España. A Argentina hay que darle la posibilidad de que se desarrolle de forma equilibrada para que no haya mangantes ni ladrones que se lleven el dinero. Tiene que tener lugar un desarrollo equilibrado que permita la creación de riqueza, de puestos de trabajo, etcétera.

Un debate de las características del debate que estamos teniendo ahora conlleva una trampa, pero no una trampa suya, personal, sino una trampa objetiva y es que los hechos se ven aislados sin posibilidad de completar el rompecabezas. No se ve el conjunto, sino los hechos aislados. ¿No se dan cuenta de que las prácticas de tiburoneo a nivel internacional por diversas compañías y empresas no conducen a una racionalización económica ni contribuyen, como por ejemplo en el caso de Argentina, a la lucha por un desarrollo equilibrado, contra la corrupción, etcétera, ni aquí tampoco a un buen funcionamiento de lo que son las empresas y en este caso concreto Iberia? Me quedo estupefacto cuando viajo en avión y me encuentro con que del aeropuerto salen prácticamente a la misma hora tres aviones en vez de uno con el mismo destino y los tres van medio vacíos. Pienso entonces que a lo mejor ha habi-

do un negocio particular importante para determinadas personas y compañías, pero para una economía racionalmente planteada esto es un derroche que no se debería permitir un país. Pues bien, la privatización de las empresas, todo esto que se llama globalización, conduce a ello. ¿Creen ustedes que las relaciones entre los pueblos argentino y español se han fortalecido con estas prácticas? Yo considero más importante las relaciones entre dos pueblos, puesto que esto permite el desarrollo de forma normal de una economía en la que puede haber beneficios mutuos por lo que a la creación de puestos de trabajo se refiere. Es decir, un tipo diferente de relaciones que contribuya a la racionalización de la economía en un mundo bastante irracional.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, señor Rejón.

EL señor **REJÓN GIEB**: En primer lugar, señor presidente, quiero agradecer que el punto del orden del día relativo a Mayasa, a las minas de Almadén, cuyo aplazamiento fue solicitado en la Comisión anterior por Izquierda Unida, se haya incluido en la sesión de hoy, con lo cual, aunque me voy a atener a la brevedad que usted ha pedido, espero que comprenda que me extienda un poco más.

Como todo el mundo sabe, Mayasa es una empresa pública tremendamente deficitaria, pero resulta que, a pesar de que los datos que ha aportado el señor presidente de la SEPI —he escuchado con interés su intervención— avisaban de dicho déficit, nadie tomó decisiones al respecto. La crisis de la empresa viene por una serie de hechos que no se han tenido en cuenta. Primero, el casi exclusivo monopolio de la producción mundial del mercurio no sirvió en su día para investigar nuevas aplicaciones del mercurio y sus derivados cuando desde los años ochenta se veía venir no sólo el estancamiento del mercado, sino, como ha dicho en su intervención el presidente de la SEPI, el agotamiento del propio yacimiento. Un segundo punto sobre el que mi grupo parlamentario ha pedido en otro ámbito una explicación es el relativo al estrepitoso fracaso de las medidas puestas en marcha, sobre todo del Plan PRECA, iniciado en los años ochenta con una inversión de 12.000 millones de pesetas y con escasísimos resultados, no habiéndose evaluado los mismos hasta la fecha ni habiéndose exigido responsabilidades; un consejo de administración en Madrid, con dirigentes políticos al frente, que en su mayoría no conocían ni Almadén ni la empresa en el momento de hacerse cargo de la misma; una excesiva interinidad de los cargos de dirección, técnicos, y una nula participación del ayuntamiento y de los sectores sociales de la comarca en las decisiones que se adoptaban en esta empresa pública. Mayasa tenía 1.000 trabajadores hace 15 años y mantenía a una comarca de más de 20.000 habitantes, de los que 10.000 residían en Almadén. Debido a la falta de

inversión en tejido productivo y a los recortes de plantilla, ha pasado a tener 270 empleados en el año 2001 y, como consecuencia de esto, en los últimos 15 años la población de la comarca se ha reducido en más de un 35 por ciento. Por eso consideramos que este nuevo plan que presenta la empresa, que tiene fecha de 11 de enero de 2002, elimina prácticamente su actividad y plantea la reducción de la plantilla a 71 personas. A nuestro entender, no tiene en cuenta el sector socioeconómico y demográfico y no resuelve la crisis de la comarca; al contrario, la agudiza más, ya que el plan se desentiende de las futuras alternativas para la generación de empleo.

Señor presidente, Mayasa no puede guiarse exclusivamente por la rentabilidad económica en su actividad. Es verdad que tanto en el propio plan como en su comparecencia se dice que no van a guiarse exclusivamente por la rentabilidad, pero al final los hechos están ahí. Mayasa tiene una deuda histórica con la comarca de Almadén, ya que desde la existencia de las minas, que se remonta a la Corona de Castilla, sus plusvalías han ido directamente a la Administración central. Estamos ante una doble lectura. Por un lado están los que priorizan la resolución de la situación bajo un prisma exclusivamente economicista —hacer la empresa rentable, sin más, es el principal y único objetivo—, lo que supondría seguir el plan de viabilidad presentado por Mayasa, eliminar las actividades deficitarias y reducir la plantilla, que quedaría en un número en torno a 70 trabajadores. Hay una segunda lectura: asumir la crisis por la que atraviesan las minas de Almadén, repartir los costes de modo que el Estado atienda las demandas sociales de los habitantes de Almadén y resuelva la crisis de la comarca mediante la generación de nuevos puestos de trabajo, invirtiendo el dinero previsto del plan de empresa no en la liquidación de la misma, sino en la transformación y preparación para nuevas actividades, que han de estudiarse de modo colectivo, con la participación de instituciones, partidos políticos, sindicatos y profesionales cualificados. Mi fuerza política y parlamentaria opta por esta segunda opción. Almadén no puede permitirse el lujo de perder más empleo sin que se dé un compromiso decidido hacia la generación de nuevas actividades y puestos de trabajo.

Cuando leí su intervención, me pareció correcta desde su punto de vista, tenía su lógica, pero hay algunas cuestiones que me gustaría aclarar. Usted ha llegado a un acuerdo con las organizaciones sindicales, que está ahí, pero usted hablaba también del papel de Sodicaman en todo este proceso. Sobre la Sociedad de Desarrollo Industrial de Castilla-La Mancha, tengo aquí unas declaraciones de la consejera de Industria y Trabajo de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, doña Araceli Muñoz, diciendo que Sodicaman no es un garante para llevar a cabo inversiones en Almadén, y pidiendo que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) cree un capital semilla

para captar inversión en la comarca. Doña Araceli Muñoz dice que la SEPI está utilizando Sodicaman para tapar y servir de pantalla a sus compromisos reales con la comarca de Almadén; una empresa de la que son accionistas la sociedad estatal, la Junta y las diputaciones provinciales de la región, que está paralizada desde el año pasado. Por ello considera que la SEPI debe poner un capital semilla con inversiones a fondo perdido para captar inversión real en la comarca, ya que el dinero de Sodicaman no repercutirá directamente en Almadén, en el sentido de contar con ello.

Hablaba usted del acuerdo con los sindicatos. Es cierto que se ha logrado un acuerdo, pero muchas veces hay que ver más allá de los acuerdos. Por ejemplo, la secretaria general de la Unión Provincial de Comisiones Obreras, en un artículo bastante reflexivo decía: La angustia que se causó entre los trabajadores, la salida no traumática a la jubilación, etcétera, hizo que la gente diera un respaldo al acuerdo y no tuvimos capacidad de presión para otras cuestiones. Escribe: La necesidad de abordar las deficientes comunicaciones de la zona, la mayor dotación de suelo industrial, el impulso a la industria agroalimentaria, la dotación económica para incentivar la implantación de nuevas actividades, la extensión de servicios, la apuesta por un gran proyecto turístico requieren de una disposición sin reservas de los que provocan una nueva situación económica e industrial, tanto del Gobierno como de la empresa. Es decir, hay una deuda histórica con Almadén y solamente con evitar que Mayasa no se desplome del todo no es suficiente porque no se regenera.

También quiero decirle al presidente de la SEPI, que desde el Gobierno autonómico, desde los sindicatos y desde el Gobierno municipal se ha planteado la creación de una mesa para el desarrollo alternativo de la comarca de Almadén, cuya la última pata que falta es la SEPI. Quisiera saber cuál es su opinión sobre esta mesa de desarrollo.

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

La señora **RIERA I RENÉ**: Quiero agradecer al presidente de la SEPI la segunda parte de su comparecencia ante esta Comisión, a fin de concluir la exposición iniciada la pasada semana.

Nuestro grupo parlamentario valora positivamente la gestión que está realizando la SEPI, así como el enfoque con el que se están orientando los últimos procesos de privatización y la gestión de las empresas privatizables. Desde nuestra perspectiva, el enfoque tiene en cuenta dos factores esenciales. En primer lugar es un enfoque europeo. Se trabaja en la gestión desde una perspectiva europea, que consideramos esencial, y teniendo en cuenta las políticas que se están definiendo a nivel comunitario en el ámbito industrial. Los proce-

sos de privatización han de buscar en sustancia la mejora y el incremento de la competitividad de nuestras empresas en un entorno europeo. Las privatizaciones y los procesos de privatización han de ir claramente en esta dirección, es decir deben permitir ganar en competitividad en un mercado cada vez más exigente, más competitivo y más global, especialmente en sectores claves para nuestro futuro como industria nacional y como industria europea, como es el sector tecnológico; a ello responde también el proceso de Turbo 2000, como ya se ha evidenciado.

En segundo lugar, el enfoque —y esto es prioritario e importantísimo— tiene en cuenta la perspectiva del mercado nacional, como debe ser. Es una perspectiva orientada a impulsar el proceso de privatización garantizando distintos aspectos clave: primero, los procesos de privatización deben garantizar la competitividad, el crecimiento y la solidez del tejido industrial en los ámbitos nacional y europeo; segundo, el enfoque ha de responder a las políticas industriales territoriales y sectoriales previamente definidas, y tercero, debe garantizar —y este es un aspecto no menos importante, todo lo contrario— las políticas de empleo en las zonas y en las empresas afectadas. Este es un aspecto esencial, como ha quedado puesto de manifiesto.

Analizando las últimas privatizaciones, hemos evidenciado una respuesta favorable en la gestión de las mismas por parte de la SEPI, siguiendo también las recomendaciones tanto del consejo consultivo como de los informes de la Intervención General de la Administración del Estado. Tanto las recomendaciones del consejo consultivo como los informes de la Intervención General ponen de manifiesto una serie de aspectos concretos orientados a mejorar la gestión de los procesos de privatización: se prioriza una visión de transparencia en la optimización de estos procesos; se destaca la separación de las figuras del asesor y del valorador, pasos en los que se está avanzando; se impulsan procesos orientados hacia una total y completa transparencia, especialmente en aquellas privatizaciones que no van por la vía de OPV, y en el momento de la privatización se recomienda la utilización de criterios que no tengan en cuenta sólo el precio —que es un elemento esencial y básico— sino también las garantías de empleo, de competitividad y de inversión, a fin de que se gane en objetividad en el proceso. Tal como ha puesto de manifiesto el presidente de la SEPI, el proceso actual de Trasmediterránea responde a estos criterios. La gestión de la SEPI ha ido respondiendo a estas recomendaciones, estableciéndose un plan de seguimiento y control, determinado también en términos de plazo —como se evidenciaba en el caso de Iberia— que permita garantizar el plan industrial que en su momento se aprobó, siempre teniendo en cuenta que se trata —y en esto estamos de acuerdo con el presidente de la SEPI— de proyectos empresariales que están sujetos a una determinada coyuntura económica a nivel nacional e

internacional; esto no se puede olvidar. Nuestro enfoque es ir avanzando en esta línea, optimizando ulteriormente la gestión de los procesos, y nos parece que el proceso de Aerolíneas Argentinas responde también a estos criterios.

Por otra parte, analizando el caso concreto de Izar, es un proyecto empresarial que responde a las políticas y enfoques de gestión que se están priorizando que consideramos positivas y que fundamentalmente es un proceso que está enfocado a ganar competitividad y empleo y sobre todo, a buscar la creación de valor de la compañía. Por tanto, creemos que el análisis de las distintas empresas privatizables o privatizadas que se han hecho en esta comparecencia responde a los criterios que hemos enumerado, que consideramos imprescindibles y que garantizan que los procesos sean transparentes, además de garantizar que los procesos sean sólidos en términos de competitividad y en términos de empleo.

Deseamos que se avance en ese sentido y estamos convencidos de que se pondrán a disposición todos los esfuerzos necesarios para conseguirlo.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, el turno se dividirá en tres partes, por lo que les ruego encarecidamente que sean lo más concisos posible.

En primer lugar, tiene la palabra el señor de la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: En primer lugar, señor Ruiz-Jarabo queremos trasladarle nuestra felicitación desde el Grupo Socialista por la confirmación de la contratación por parte de una naviera danesa, creo, de este buque ro-ropax, de un ferry rápido en definitiva, que garantiza unas 500.000 horas de trabajo para un astillero como el de San Fernando, sobre el que la semana pasada nos dedicamos casi todo el tiempo a trasladarle la preocupación por las expectativas que se tenían en este centro. Nos hubiera gustado que usted nos hubiera trasladado aquí algo porque prácticamente al día siguiente nos desayunamos con la noticia, además por mediación de un diputado del Partido Popular, aunque la mejor manera hubiera sido, ya que usted comparece aquí en sede parlamentaria a informar, nos hubiera informado. Lo importante es que después de seis años se cierra un contrato en un astillero del que precisamente le trasladábamos que era el líder mundial en ese tipo de construcción y que no era razonable que llevara seis años sin construir ningún buque ferry o buque de aluminio de esas características como se habían construido anteriormente.

En definitiva, le damos nuestra felicitación y hago más las palabras del señor Fernández Villa que usted comentaba anteriormente sobre Hunosa de que es una buena noticia pero hay que seguir trabajando. En este sentido, por cierto le quiero preguntar sobre la noticia de un posible pedido de un yate entorno a unos 40

metros y en qué situación se encuentra, porque no me gustaría mañana encontrarme, aunque nos alegre tremendamente, con que habiendo estado aquí no nos diga nada al respecto. Me gustaría que nos dijera si hay algo sobre este yate de aluminio de 40 metros, cuyo contrato se podría cerrar en los próximos días, ya que sería una noticia doblemente feliz para un astillero que tenía una expectativa clara y al que se le aclara ahora bastante.

Dicho esto me gustaría plantearle un par de cosas en relación con dos temas, al Plan industrial y al consorcio. En cuanto al Plan industrial que se suscribió para los años 2001-2005, entre SEPI y los sindicatos, ahí se preveían una serie de inversiones en innovación, en I+D y, en definitiva, en capacidad tecnológica y si no recuerdo mal estaba en torno a unos 120.000 millones de pesetas para abrir nuevos mercados. Le quería preguntar: ¿En qué medida se están aumentando las ventas y reduciendo los costes? También si puede y si no me lo manda por escrito: ¿Cuál es la cartera de pedidos de cada uno de los centros del grupo Izar?

En relación con lo que usted comentaba sobre las pérdidas de los astilleros civiles y militares, que cuantificaba en torno a 500.000 millones de pesetas, me gustaría recordar una cosa. Efectivamente, entre los años 1984 y 1999 fueron 105.000 millones las pérdidas de Bazán y 408.000 las de Astilleros Españoles, unos 500.000 millones de pesetas. Sin embargo, también es cierto que en el año 2000, si no tengo malas fuentes, se han perdido 40.000 millones de pesetas aproximadamente. Es decir, que si contrastamos el período al que usted se refiere con el período último del que se tienen datos fiables, de 40.000 millones de pesetas, casi superarían los actuales gestores los 500.000 millones de pesetas de esos 15 años, se irían a ese ritmo de pérdida. Estoy convencido de que eso no va a ser. Se viene diciendo desde hace ya bastante años que las pérdidas se van a reducir. Quiero aprovechar para concretar la pregunta: ¿Cuáles van a ser las pérdidas del año 2001? Parece ser que puede estar entorno a 20.000 millones de pesetas o si quiere me lo dice en euros. ¿Cuáles están previstas para los años 2002 y 2003?

Por último, en relación con lo que ha dicho sobre el Consorcio de privatización, creemos desde el Partido Socialista que es lógico y normal apostar por una industria europea de defensa, lo mismo que ya se ha hecho en el ámbito aeroespacial con la integración de Construcciones Aeronáuticas en el consorcio europeo EADS. Por tanto, apostamos por esa vía y le pregunto: ¿No cree usted que esa alternativa es de mayor garantía en el futuro, en definitiva que es mejor para la industria española que la privatización? Si no he leído mal incluso a usted le he visto pronunciarse en esa línea. Me gustaría que concretara algo más, porque nosotros creemos que la privatización dura y pura donde se adelgaza la plantilla, se invierte como en Trasmediterránea 100.000 millones de pesetas en los últimos 12 ó 13

años y luego se pone en manos privadas, realmente no es lo mejor para la industria española. Por eso le pregunto: ¿Va a liderar España este proyecto de integración naval europea? Porque ya le digo que en este sentido nuestra industria naval estaría mejor. Por último y termino ya: ¿Descarta usted en ese sentido la posibilidad de que se privatice algún centro de trabajo del actual grupo Izar?

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pleguezuelos, tiene la palabra.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: En primer lugar, quisiera agradecer al presidente de la SEPI que hoy haya vuelto para finalizar la comparecencia que dejamos inacabada el pasado día 16 —los temas eran suficientemente relevantes—, en lugar de remitirnos por escrito las respuestas, porque evidentemente hoy hemos obtenido más información de la que posiblemente hubiésemos logrado el pasado día 16.

Quería comenzar con una cuestión previa porque ayer se produjo en Granada una situación no deseada obviamente por nadie y es que los miembros de la Mesa del Tabaco fueron retenidos, lo que se llamó secuestro amistoso, por parte de los trabajadores de Cetarsa de la fábrica granadina. El presidente del comité de empresa justificó esta medida porque había conocido el anuncio por parte de la empresa de la presentación del expediente de regulación de empleo que afecta a la factoría granadina. Consecuentemente, me va a permitir el señor Ruiz-Jarabo que comience preguntándole si es real que la empresa haya presentado ese expediente de regulación de empleo, que afecta a la factoría de Granada, sobre todo porque en mitad de un proceso en el que estamos hablando de la disponibilidad de la SEPI para abordar, según sus propias palabras, esta reestructuración con el mejor apoyo institucional y sindical, no sería el mejor instrumento y desde luego le aseguro que está provocando una situación bastante convulsa en la ciudad de Granada, nada deseada por nadie y mucho menos por aquellos que fueron secuestrados cuando encima resulta que la Mesa del Tabaco es la que estaba defendiendo que no se cierre la fábrica de la empresa. Fíjese que decían los medios de comunicación ayer que el secuestro amistoso tuvo lugar para pedir al Gobierno central soluciones. Se secuestró a personas que no pertenecían al Gobierno central. No queremos decir con eso que se secuestre amistosamente a ningún otro, obviamente señor Ruiz-Jarabo.

Después de esta pregunta que espero que tenga respuesta, paso al contenido específico de su intervención. Usted ha hablado de 30 empleos fijos y contabilizando los fijos discontinuos en torno a los 170. No son esos los datos de los que disponemos nosotros, que dan 231 trabajadores entre fijos y fijos discontinuos. El dato es relevante porque estamos hablando prácticamente del doble y, por tanto, queremos conocer la fiabilidad de los

datos que se han publicado y que nos han aportado los sindicatos. Las fuerzas políticas en la Cámara que han presentado proposiciones no de ley también dan estos datos de 231 trabajadores fijos y fijos discontinuos.

Al margen de estas dos preguntas, creo que es muy importante que aquí al menos no tratemos de falsear situaciones. Usted hablaba de ofrecer certidumbre a los agricultores y decía que estaba en disposición de ofrecérsela, pero cuestionaba que pudiera ofrecerse certidumbre a los agricultores granadinos y abordaba el tema del nivel del cloro. Señor Ruiz-Jarabo, cuando habló usted de este tema la semana pasada traté de obviarlo para evitar una confrontación que no es real sino que es algo que está premeditadamente preparado, al menos esa es la impresión que tenemos muchos en Granada. Se abordó hace un año la cuestión del nivel de cloro en el agua para poder justificar de alguna manera que el tabaco de Granada era de peor calidad y que por lo tanto había que proceder al cierre de la fábrica granadina. Creo que no se puede decir a los agricultores, porque no es honesto, que la incertidumbre real es el nivel de cloro, cuando usted sabe que la factoría granadina ha tenido unos rendimientos positivos. Esa es la certidumbre de hoy, y sin embargo usted les dice a los agricultores que esa es la única incertidumbre, cuando les está diciendo también que se cierra la factoría de transformación y que se van a tener que llevar los productos a otras factorías. Usted promete y adquiere una serie de compromisos, como son mantener los puntos de compra, con un coste suplementario para el agricultor, y mantener el análisis y todas las ayudas técnicas. Todo esto podremos crearlo o no, pero son incertidumbres. Cuando la SEPI proceda a la privatización —y usted en este foro no me ha dado el calendario, aunque sí lo ha hecho en algún otro foro cuando hemos hablado de que se va a proceder a la privatización posiblemente a lo largo del 2003— ¿qué garantías va a ofrecer a los agricultores? ¿Un año de garantía? ¿Un año y tres meses? Eso sí que son incertidumbres, y no el nivel de cloro. Por tanto, me parece que ese ataque soterrado, y desde luego intencionado, que se ha venido haciendo durante más de un año sobre el nivel de clorificación en el tabaco de Granada no debería ser hoy ni debió ser la pasada semana un elemento fundamental, porque no lo es para los agricultores granadinos, y mucho menos en este momento. Puede que lo fuese hace un año —y usted lo va a compartir conmigo—, pero cuando uno tiene un problema de calidad frente a un problema de cierre, evidentemente el primero pasa a segundo término o cuando menos cae en el cajón del olvido.

Señor Ruiz-Jarabo, usted decía al contestar tanto a las preguntas del señor Núñez como a las mías, que se pretende dar una salida al cierre de la factoría granadina y yo le planteaba la semana pasada la cuestión de la venta de las instalaciones. Hoy me dice algo que yo creo que es fundamental, y es que Cetarsa vendería a SEPI, 60.000 metros cuadrados para proceder a lo que

después de su intervención sospeché que iba a ser el embrión del parque empresarial al que usted se refiere. Pero me va permitir que haga una reflexión. Usted dice que hay que actuar antes de que la empresa Cetarsa pase a pérdidas dentro de tres o cuatro años. Incluso podríamos pensar entre todos si eso es así o no y actuar consecuentemente. Pero ¿usted cree que en este momento existen condiciones objetivas que puedan dar certidumbres? Ya que Cetarsa es rentable y, según usted ha dicho en su intervención anterior, hasta dentro de dos o tres años la compañía no va a entrar en pérdidas, ¿por qué no se van dando alternativas a Granada en vez de proceder al cierre inmediato? ¿Por qué no hay una fase transitoria para ofrecer alternativas a los trabajadores y a los agricultores? Para nadie es razonable en este momento que una empresa con beneficios cierre una factoría y además usted se lo está pidiendo exclusivamente a Granada. Hay siete centros y usted dice: Cetarsa puede entrar en pérdidas con un futuro incierto, según una serie de argumentos que dio la semana pasada, y para evitarlo vamos a cambiar un pasado incierto y un futuro aún más incierto por un futuro esperanzador. Pero, ¿qué esperanzas ofrece usted a un trabajador o a un agricultor al que le cierran la factoría de Granada y la venden para dar alternativas, posibles o no? Le prometo que mi grupo colaborará, si al final ustedes hacen esto que no compartimos, a dar soluciones al desarrollo económico y social de Granada, pero no es razonable que una empresa con beneficios como la factoría de Granada cierre y se empiece a crear, con toda la buena voluntad que usted me plantee, un parque empresarial con localización de empresas ofreciendo un futuro esperanzador, pero dejando un presente en el que tienen trabajo y beneficios. ¿Comprende usted las incertidumbres, que sin duda tiene que compartir de los trabajadores, de los agricultores y de la sociedad granadina en su conjunto? La semana pasada le decía que este cultivo afecta a 32 municipios de la vega granadina y que el desarrollo económico y social de la zona se debe básicamente a este cultivo. ¿No se pueden desarrollar alternativas antes del cierre? ¿Por qué no hay una fase intermedia? Esto sería más razonable porque no se pueden ofrecer certidumbres tratando de construir, un futuro esperanzador según usted, cerrando un presente que es real y que tiene una rentabilidad económica y social para Granada. Por eso desde mi grupo no entendemos ese cierre, que es traumático para Granada, para los agricultores granadinos y para los trabajadores. Según los datos que usted ha aportado, las previsiones eran que se iba a duplicar el empleo, y yo tenía interés en conocer el dato porque si lo reducimos a la mitad, después podríamos duplicarlo y lo que haríamos en realidad sería mantener el empleo.

Creo que no existen —y termino, señor presidente— condiciones objetivas para proceder al cierre de la factoría de Granada, ni en términos de rentabilidad económica ni en términos de rentabilidad social para una pro-

vincia que es la última en renta per cápita. Si realmente queremos construir un futuro esperanzador, ¿por qué no hacerlo con una fase transitoria en la que se busquen alternativas antes de proceder al cierre? Sólo podríamos compartir esa situación porque no es razonable que lo hagamos al revés; es decir, que se cierren y se vendan las magníficas instalaciones, aunque sean SEPI, y empecemos a construir ese futuro, que desde luego tiene muchos interrogantes, aunque no parto de que haya mala voluntad, interrogantes que se traducen en una situación no deseable que se ha provocado en Granada y en la que muchas familias se sienten implicadas y que afecta al desarrollo económico y social de la comarca. Creo, insisto, que usted puede ofrecer pocas garantías a los agricultores, no más de año o año y medio como mucho, si la privatización se produce en plazo, y el Grupo Socialista considera que es lamentable cerrar una factoría que es rentable en términos económicos y sociales.

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente de la SEPI, quisiera hacer una serie de reflexiones sobre cuatro puntos del orden del día de hoy vinculados a los procesos de privatización de empresas de servicios del transporte.

En primer lugar, personalmente este diputado que le habla valora de forma muy positiva el talante con el que usted ha intervenido respondiendo a las preguntas que le había formulado, así como el esfuerzo que se detecta por dar respuesta a todas ellas. No obstante, estimo que hay algunas que no han sido contestadas, y por ello voy a hacer la siguiente intervención.

Por lo que se refiere a la compañía Iberia, su proceso de privatización ha sido, sin duda alguna, el más largo y tedioso de los que ha habido con otras empresas del sector público. Iberia era además una compañía de todos los españoles, una compañía muy singular. Era la llamada compañía de bandera, que ha llevado a cabo una serie de actuaciones con las que nosotros no podemos en absoluto estar conformes. Una fue una franquicia —usted no me ha respondido a eso— con la compañía Air Nostrum elegida a dedo. Otra fue la voluntad de salirse de las rutas de ámbito regional: la compañía Iberia se ha ido de los vuelos interiores en Baleares y se los ha dejado a la franquiciada Air Nostrum, se va a retirar de los vuelos interiores en la comunidad canaria como consecuencia de la enajenación a una determinada sociedad de la compañía Binter Canarias; se ha ido de la ruta Málaga-Melilla porque se la ha dejado prácticamente en régimen de monopolio a Air Nostrum, y se dedica exclusivamente a los vuelos transoceánicos, de larga duración; ha enajenado la compañía de carga Air Cargo, que tenía dos super DC-8, en ocasiones tres, jugando un papel fundamental en el transporte de mer-

cancías en el Estado español. Y quienes se encuentran en el consejo de administración de la compañía, en el que ya no hay ningún representante del sector público, están llevando a cabo actuaciones como si la compañía la hubiesen heredado de sus padres o de sus abuelos. Esto se lo comenté hace unos días, y sigue sin satisfacerme la contestación que usted ha dado. La SEPI tiene el control del 5,4 por ciento de las acciones de la compañía y no tiene un representante. Encuentro razonable, dado que se ha tomado ese camino, que el representante al que tienen derecho se fuera en dos o tres años, una vez que se vendiese el 5,4 por ciento. ¿Por qué no han estado ustedes en el núcleo duro, en ese núcleo tan mitificado de Logista, Ahorro Corporación, BBV, Caja Madrid y El Corte Inglés? Ese es el llamado núcleo duro, que lo está siendo contra los intereses de los ciudadanos españoles, que se ha enfrentado a la SEPI, lo que es un hecho innegable porque ese llamado núcleo duro le ha puesto una demanda y han sido un auténtico motivo de escándalo en el Estado español las discrepancias con la SEPI. Según dicen, ellos pagaron la acción a 497 pesetas, y cuando un año y pico después salió a OPV, quienes compraron me parece que pagaron 198 pesetas. El núcleo duro estima que ha perdido 90.000 millones de pesetas con la diferencia de precio. A ese núcleo duro que tenía el 30 por ciento la SEPI le dio un tratamiento diferenciado, menos generoso que el que dio a British Airways y a American Airlines, que fue el 10 por ciento. Y como consecuencia de ello, es verdad o no que el Ministerio de Hacienda designó al señor Rojo como representante de los intereses del ministerio para que, junto con don Miguel Roca, representante de los señores del núcleo duro, constituyesen un par de personas amables, componedores —lo digo, naturalmente, con respeto, pero es la terminología coloquial que se ha utilizado—, que intentaron llegar a acuerdos y que no lo han conseguido? Ha sido motivo de escándalo que su antecesor, el señor Ferreras, en declaraciones públicas recogidas por un periódico bastante afecto al Gobierno, que en el *ABC*, el 18 de julio de 2001, haya dicho —naturalmente el periódico lo reproduce con alardes tipográficos—: Los socios del núcleo duro de Iberia actuaron de mala fe para impedir la OPV. No tienen base legal para reclamarnos 82.000 millones de pesetas y si recurren a la justicia, perderán. Eso ha sido motivo de escándalo ciudadano, entre los usuarios y entre el personal de la compañía. Esa es una gran asignatura pendiente que tiene hoy la SEPI en lo que se refiere al proceso de privatización de Iberia. Es cierto que no es competencia de la SEPI la regulación de las políticas del transporte, pero la SEPI es un órgano ejecutor de políticas del Gobierno y en otros ámbitos del Gobierno se residen las responsabilidades reguladoras de las políticas del transporte. Pero esta privatización no ha beneficiado a los intereses de los ciudadanos españoles, en absoluto. Se han debilitado los servicios del transporte aéreo; lo dicen los expertos

analistas, no lo dice este diputado, que no es experto en nada en política.

Me voy a referir a continuación a Aerolíneas Argentinas. Señor presidente de SEPI, lamento haber tenido hoy el despiste de no haber traído un libro que quería poner a su disposición, no obsequiárselo, porque es el único ejemplar que tengo, pero le daré la referencia bibliográfica porque tengo interés en que usted lo lea. Estoy convencido de que la política española en Iberoamérica en materia de compañías de transporte aéreo va a traer graves situaciones de conflicto en el futuro. Ese libro se titula *Alas rotas*. Está escrito por una periodista argentina que explica con detalle la política española de los diferentes gobiernos —que quede muy claro— desde que en el año 1990 se toma la decisión de introducirse en ese mercado. Le comenté recientemente que creo que fue una decisión acertada, que las actuaciones empresariales conllevan aciertos y errores en determinados momentos y que las políticas comerciales colaterales influyen, sin duda alguna: el precio del combustible, las pérdidas de mercado, etcétera. Yo he leído el documento sobre Aerolíneas que usted presentó en la subcomisión de privatizaciones, y me surgen numerosas preguntas que tengo anotadas y que quizá voy a hacer, al amparo de las posibilidades que da el Reglamento, porque hoy no es posible, por escrito y que el Gobierno tendrá que ir contestando. Le formulé algunas hace unos días y le dije que, por ejemplo, Aerolíneas Argentinas, ARSA, Austral son dos grandes grupos y aquí se han entremezclado, se han fusionado. A nosotros no se nos ha dado información de lo que ha ocurrido con Interinvest, lo que es lamentable pero lo entiendo porque el tiempo encorseta. Si yo leyese todos los informes que tengo en mis manos en estos momentos, seguro que se preocuparían muchos miembros de esta Comisión.

Hay que conocer en qué consistió la operación de venta de los aviones DC-9 del grupo Iberia a Aerolíneas Argentinas. Hay que conocer —que no se conoce todavía— la salida rápida del capital de Aerolíneas Argentinas del grupo Iberia por decisión del Gobierno y la asunción por parte de la SEPI de todas esas responsabilidades. Usted ha contestado bien, aunque no ha podido concretar, pero lo ha dicho muy sinceramente y reitero que lo valoro. Usted ha hablado del papel que ha jugado American Airlines durante dos años en la gestión reorientando la política de Aerolíneas Argentinas, que Iberia había marcado en un rumbo, y para que American Airlines entrara en el capital de Iberia se le dio esa zanahoria, utilizando terminología coloquial, a fin de que gestionase toda la política del transporte aéreo en Iberoamérica, decisión que tomó la SEPI. Esto llevó, entre otras cosas, a que American Airlines decidiera sacar a Aerolíneas Argentinas del sistema de reserva Amadeus, en el que Iberia juega un papel muy importante, y metiera a dicha compañía en otro sistema fracasado de reserva, el Sabre, que es el sistema ameri-

cano. Es como, en otro ámbito, la lucha de la Unión Europea por consolidar el proyecto Galileo ante el fracaso del Glonásovético y la potencia imperante americana del GPS, en otro ámbito, insisto.

Seguiría formulando planteamientos que algún día tendrán que ser aclarados. Le recomiendo la lectura del libro que le he citado que es muy inspirador. Como ciudadano español que cree que la decisión que se tomó en aquel momento fue acertada, creo que es muy bueno que se analice lo que ha ocurrido en esa gestión durante los últimos 12 años. A pesar del proceso que comenzó en julio del año pasado —por cierto, ya han transcurrido nueve meses—, y de que me pareció bien que el Gobierno español no llevase a la compañía a la quiebra ante la grave situación de la República Argentina y de todos los ciudadanos argentinos y que tomase la decisión de venderla, creo que esta venta no está suficientemente explicada, al margen de los esfuerzos que usted ha hecho y de la información que se nos ha dado, y que hay muchos componentes en los que profundizar que están vinculados incluso a quienes ostentan la responsabilidad máxima de gestión de la compañía hoy en día y que tienen la tradición de haber hecho quebrar anteriormente otra compañía, que fue Oasis Airlines, de don Mario Conde, del grupo Banesto. En consecuencia, creo que hablaremos mucho de eso en un futuro porque la altura de ola de la tensión y de los acontecimientos en Argentina con esa compañía va creciendo. A usted no se le escapa que ya hay muchas actuaciones judiciales promovidas por los gremios argentinos, cuya documentación tengo, afortunadamente, para enriquecer el conocimiento sobre esa compañía, lo que creo que es obligación del Grupo Parlamentario Socialista. Como estoy seguro de que a lo largo de los próximos meses volveremos a hablar de esto y quizás en situaciones de tensión superior, yo recomendaría a todos los grupos parlamentarios que se fueran pertrechando de documentos sobre la situación de Aerolíneas Argentinas, ya que han transcurrido nueve meses desde que se firmó en julio del año pasado, según creo, aunque acepto que puedo estar equivocado, y tengo dudas muy razonables de que se cumplan los compromisos asumidos.

Me voy a referir a continuación a la Empresa Nacional de Autopistas. Valoro que usted me haya dicho muy respetuosamente aunque también con un componente de broma: Yo le aseguro a usted que no se ha abierto el proceso de privatización, y que otra cosa es que alguien pueda haber hablado de ello, tomando un cortado en un bar en algún momento. Yo se lo acepto también con ese nivel de broma, pero el 11 de febrero de este año el periódico *Cinco Días* publicó una noticia que ustedes debían haber desmentido. Me dirá que no van a andar desmintiendo todo lo que se dice, pero yo sé que lo que dice aquí se produjo. Dice el periódico: La SEPI ha abierto contactos informales —es difícil medir la formalidad o la informalidad porque sí hay un termómetro para medir la temperatura, pero no hay un «informalómetro»

como instrumento que mida el carácter formal o informal de una actuación de una persona, de una entidad o de una administración pública, y ya sabemos el carácter difuso de esta terminología— con constructores y empresas de autopistas de España y Portugal para abordar la privatización de la Empresa Nacional de Autopistas. Hasta ahora, la dirección de esta empresa ha mantenido reuniones con seis grupos, Ferrovial, Dragados, FCC, Acesa, Aumar y la portuguesa Brisa, para conocer su interés en el proceso y los esquemas de privatización que consideran idóneos. Y así sucesivamente. No voy a leer todo lo que dice, pero le doy la referencia bibliográfica para que lo lea. Este diputado manifiesta la preocupación de su Grupo parlamentario porque tomando un cortado o comiendo o cenando se están produciendo contactos incuestionablemente. Y ¿quiénes se están posicionando y haciéndose con información? Obviamente, las empresas que puedan tener interés en participar en ese proceso de privatización. Luego, si no se ha abierto formalmente, al menos el chupinazo informal se ha dado. Como he tenido acceso a conversaciones privadas que, por elementales normas de educación y confidencialidad no voy a reproducir, sé que no ha habido sólo conversaciones en torno a un cortado en un bar. Seguiré haciéndole muchas otras referencias periodísticas, pero quería dejar constancia de este dato porque será objeto de análisis con mucho calado.

En cuanto a Trasmediterránea, como último componente de mi intervención, tengo que hablar como ciudadano cuya vida ha transcurrido en una isla y que representa a una circunscripción en la que la compañía Trasmediterránea juega un papel básico para nuestra supervivencia. Usted, me ha recriminado también respetuosamente, la terminología que utilicé hace unos días. Yo dije que la liquidación del contrato programa con 17.000 millones de pesetas en una ley de crédito extraordinario —aprobada por las Cortes, obviamente— era discutible. Voy a explicar qué quería decir con ello. Por un lado, he leído a fondo desde hace muchos años el contrato que en diciembre de 1977 suscribió el Estado con la compañía Trasmediterránea y, por otro, soy miembro de la Comisión de Presupuestos de esta Cámara, como de las otras comisiones en las que preceptivamente año tras año se han venido aprobando las leyes de créditos extraordinarios para satisfacer a la compañía Trasmediterránea los pagos derivados de los contenidos del contrato programa, y por mucho que me pueda costar la interpretación de los contenidos del contrato programa —aunque yo no soy jurista proco asesorarme y proco leer con cierto rigor—, acépteme al menos lo que le voy a decir a continuación. En el Boletín Oficial de las Cortes Generales de 19 de febrero de 2002 se publicó el informe de fiscalización de los efectos económicos de la extinción en 1977 del contrato regulador de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional suscrito entre el Estado y la compañía Trasmediterránea, aprobado sin modificacio-

nes por la Comisión Mixta para las relaciones con el Tribunal de Cuentas. Qué duda cabe que eso ha tenido un tratamiento preceptivo y riguroso. Yo creo rigurosamente en la Intervención General del Estado, en el Tribunal de Cuentas, en la Inspección Tributaria, en el Ministerio de Hacienda, ¿cómo no voy a creer en las instituciones de las que nos hemos dotado? Pero esas mismas instituciones ponen de manifiesto cuestiones que quiero reflejar aquí, y para ello le voy a leer unas cuantas frases, porque merece la pena si no queremos producir literatura vacía en estas comparecencias sino dejar claros los contenidos con cierto rigor. El informe del Tribunal de Cuentas dice: La duración del contrato regulador de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional se estableció en 20 años a partir del 1 de enero de 1978, siendo prorrogable por un plazo máximo de dos años. Dicha prórroga no se llevaría a término al acordarse el 19 de mayo de 1995 en Consejo de Ministros la denuncia del contrato programa. Como la denuncia se formuló dentro del plazo previsto en el contrato, su extinción se produjo el 1 de enero de 1998 por el transcurso de tiempo fijado. Con fecha 2 de diciembre de 1997, la Dirección General de la Marina Mercante comunicó a la sociedad estatal la necesidad de proceder a la liquidación del contrato del año 1978. Y ojo a esta frase, que es la que justifica mis comentarios: Aunque en el contrato —lo dice el Tribunal de Cuentas— se preveían las diferentes causas que podían dar lugar a su extinción, sin embargo —y lo subrayo—, no se establecieron en él los criterios que habían de regir su liquidación. Luego hay un concepto básico: el contrato programa, que se hace muy bien por el Estado y muy bien por la propia compañía y que este diputado siempre aplaudió desde aquel momento de la transición política, como es obvio, responde a una situación legal del momento. No se pensaban ni en políticas de liberalización del transporte marítimo, que se aprobaron en una directiva comunitaria del año 1992; no habíamos ingresado en las instituciones comunitarias; había una sola compañía que tenía la obligación de cubrir las rutas de interés público en el Estado español; no se pensaba en la posibilidad de la extinción del contrato impulsado por esa política de liberalización y, consiguientemente, no se recogió ningún criterio para la liquidación. El contrato — dice el Tribunal de Cuentas— se remitía para determinar su interpretación, modificación, efectos y resolución, así como los derechos y obligaciones de las partes, a las normas contenidas en la Ley de Contratos del Estado, su reglamento y demás normas del derecho administrativo y, en defecto de todas ellas, a las normas de derecho privado; año 1977. El contrato se celebró estando vigente la anterior Ley de Contratos del Estado, aprobada por Decreto 923/1965, de 8 de abril, por lo que dicha norma seguía siendo aplicable a su extinción. Es decir, que en el contrato no se recogió qué se tenía que hacer con la compañía cuando llegase el momento de

liquidación y, consiguientemente, en el año 1998, el Estado no tenía claro qué tenía que liquidarle a la compañía. Y disculpe que hable en primera persona, pero personalmente he seguido milimétricamente las negociaciones de la compañía con la Dirección General de Marina Mercante. Usted era miembro del consejo de administración cuando el señor Trías de Bes —al que el Gobierno cesó en un momento determinado de forma fulminante, habiéndole quitado previamente funciones— era presidente de la compañía y sabe que hubo muchos debates en muchos consejos de administración. Inicialmente la compañía pidió que se le diera y lo que la IGAE, la Administración general del Estado, terminó dándole fue que se le diera por cuatro. Eso es a lo que yo me quería referir, en modo alguno me quería referir a otra cuestión, al igual que usted no ha dejado tampoco ninguna semilla al respecto. En la compañía Transmediterránea participan un montón de empresas marítimas que no participaban en el año 1977. En el año 1977, por ejemplo, no se transportaban las mercancías como cargas rodadas, no había buques roll-on roll-off que levantaban el portalón de proa o de popa para que la carga rodada entrase y saliese rápidamente. Comenzaban en aquella época los buques portacontenedores y la compañía no tenía ninguno. La compañía no tenía terminales de carga en los puertos españoles y así un largo etcétera. En estos últimos 25 años cuánto ha cambiado el transporte marítimo, cuánto ha tenido que adaptarse la compañía Transmediterránea a las nuevas técnicas del transporte y cuántos esfuerzos ha tenido que hacer. Eso lo ha recogido el contenido de la liquidación del contrato programa, generosamente desde mi punto de vista. Esa generosidad ha sido objeto de recurso ante instituciones comunitarias ante el Tribunal de Luxemburgo por compañías navieras privadas españolas que prestan servicio en distintos puertos. Esa era, señor presidente de la SEPI, la filosofía del Grupo Parlamentario Socialista en esa intervención. Me alegra mucho que usted haya tenido la dignidad institucional de no situarse en la ola del sectarismo y de reconocer que se identifica con los contenidos de la proposición no de ley que se va a debatir dentro de unos minutos en esta Comisión, sobre los criterios que el Grupo Parlamentario Socialista estima que la SEPI debe seguir a la hora de la privatización de la compañía. Decía S.S. que nadie podrá asegurar que la flota de jet-foil siga en Canarias y lo entiendo. Le agradezco mucho su posición, porque iniciativa que presente el Grupo Parlamentario Socialista, por sistema y con irracionalidad política, es votada en contra por el Grupo Parlamentario Popular. Espero que en los minutos que quedan hasta ese debate, el Grupo Parlamentario Popular tenga al menos la dignidad de discutir durante unos minutillos las razones por las cuales va a votar en contra de nuestra propuesta. Grave error, porque nosotros queremos sumar más que restar. Grave error, porque a nosotros nos ha preocupado el elenco de los concursantes. Lo reitero, nos ha pre-

ocupado y nos parece éticamente inadmisibles que un antiguo miembro del Gobierno, el señor Matutes, intervenga como copartícipe en el concurso que pretende quedarse con la compañía. ¿Tiene derecho? Sin duda alguna. ¿Qué no hay imperativo legal? Sin duda alguna, pero qué mal queda esa foto, desde nuestro punto de vista; y ya lo argumentaremos en su momento.

En segundo lugar, y como licencia personal, soy un ciudadano español que reside en Canarias, que quiero profundamente a mi tierra, que sé que el transporte marítimo entre las islas es elemento esencial de consolidación de la vida económica y social de una comunidad como la nuestra con siete islas y que el transporte de mercancías con la Península se hacen en las bodegas y en las rampas en un porcentaje elevadísimo de los buques de la compañía Transmediterránea. Me alegra mucho que una empresa situada en Canarias desde el año 1974 que se llama Olsen, que tiene una cuota de mercado importante según noticias de prensa, no concursa. Me alegra infinito, porque usted recordará que yo le decía que la libre competencia era fundamental. Hay que impedir las posiciones de dominio y me preocupa que haya algún concursante que tiene un 35 por ciento del transporte de mercancías con Canarias.

Termino de inmediato, señor presidente. Le agradezco su generosidad con este grupo que nos ha permitido estas tres intervenciones. Me gustaría hablar mucho más, pero hay determinadas matizaciones que merecía la pena hacer respecto a la intervención del señor presidente de la SEPI.

La privatización de Transmediterránea está generando un interés ciudadano innegable. Les deseo mucha suerte en la toma de decisión, porque la importancia no está en el valor económico de la compañía —que no sé si vale 25.000, 35.000 ó 40.000 millones de pesetas—, pero estudiando los beneficios de los cuatro o cinco últimos años que serían de 2.500 o 3.000 millones de pesetas, multiplicado por 10 ó por 12, nos da 25.000, 30.000 o 35.000 millones de pesetas. Eso es lo de menos, me da igual lo que valga, lo importante es el posicionamiento ante el futuro, porque compañías europeas como Ferry Británico Naviera Tirreno y tantas otras van a entrar en el mercado español y van a competir con esa compañía. Este es un país con dos archipiélagos, proa de la Unión Europea hacia el Magreb, como manifestaba el otro día, y que en el tráfico del Estrecho, Almería-Melilla, Almería-Nador, Algeciras-Ceuta, juega un papel fundamental. El puerto de Cádiz básico, Barcelona, los tráficos del Mediterráneo... ¡Que le voy a decir!

Espero que haya riqueza parlamentaria para ir debatiendo el tema durante las próximas semanas, porque quiero entender que la Administración general del Estado, lo mismo que este grupo parlamentario, pretenda lo mejor en el transporte marítimo español. No hay muchos precedentes en esta Cámara de que se hayan producido debates previos a la toma de decisión de la

SEPI de la venta de una empresa del sector público como el que estamos teniendo. Y le atribuyo a usted la responsabilidad de que estos debates se estén produciendo. Nosotros lo hemos solicitado, pero usted se ha abierto a tener estos debates y me parece muy positivo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor Ruiz-Jarabo, hace una semana empezaba mi intervención afirmando que no se podía decir que usted estuviera ausente del Parlamento. Yo le tengo que agradecer que me vuelva a dar la razón con una intervención clara y extensa que deja muy tranquilo al Grupo Parlamentario Popular. Nos deja muy tranquilos no sólo por la solvencia de sus argumentos, sino también por el aval que para ello supone la eficaz gestión de la SEPI. Nos viene con buenas noticias, y nosotros estamos dispuestos a celebrar con usted y con los demás grupos parlamentarios la consecución del contrato para San Fernando del ferry, que se ha conseguido en competencia con más de 20 ofertas, y que va a suponer que la plantilla de los astilleros de San Fernando tenga garantizada su carga máxima durante treinta meses, sin perjuicio de otros encargos que seguro que ustedes van a conseguir en el futuro.

Hace una semana nos decía que podría haber pronto buenas noticias para San Fernando. Hoy nos dice que en los astilleros de Fene también se trabaja para conseguir una nueva carga de trabajo. Lo que nosotros le deseamos es que tengan la misma mano que han tenido para San Fernando para los astilleros de Fene. Quiero destacar que en sus comparecencias cada vez se habla más de reindustrialización y me parece un dato importante, porque consideramos de la mayor importancia que haya una agencia especializada en reindustrialización y en convertir en riqueza aquellos sectores que se van quedando atrás dentro de la evolución de los distintos sistemas productivos. Nos parece relevante lo de Cetarsa, ha sido usted absolutamente claro, ha repetido con insistencia el planteamiento de la SEPI de reindustrializar aquella zona. A Andalucía en general y a Granada en particular le hacen falta motores que sirvan para facilitar la existencia de tejido industrial sano en la zona. Nos lo ha dicho en el Parlamento y ya sabe que lo tomamos, más que como una declaración de buenas intenciones, como un compromiso real de la SEPI en que lo que ha planteado se va a conseguir. En los mismos términos, puedo referirme a Mayasa, a la zona de Almadén. Hablé el otro día de reindustrializar no sólo la parte concreta de Mayasa sino toda la comarca de Almadén. Estamos convencidos de que se está en la buena línea y se va a conseguir también ese objetivo. Esperamos que en todas esas zonas, al final, se pueda recurrir a aquello de no hay mal que por bien no venga,

y que del mal momento, por la evolución normal de las economías y de los sistemas productivos, se consiga crear riqueza en el futuro.

En cuanto a Enausa, yo probablemente estuviera distraído pero no he oído el chupinazo del que ha hablado el señor Segura. Si él dice que es el 6 de abril, debe ser de Enausa, porque ya es tarde para las fallas y todavía pronto para que fueran los de la feria de Sevilla, los Sanfermines quedan lejos, y la feria de Málaga es en Agosto, por tanto, me imagino que será de Enausa. Nosotros preferimos esperar a que se inicia formalmente el proceso de privatización para hablar sobre este asunto.

Dice el señor Segura —también lo afirmó el otro día— que no le ha gustado cómo se ha privatizado Iberia. A nosotros sí y a los resultados nos remitimos. De verdad que nos admira en el señor Segura esa especie de fe del carbonero en sus planteamientos que le lleva a desafiar lo que opinan los analistas económicos, los mercados e incluso los medios de comunicación especializados, porque la semana pasada al tiempo que el señor Segura nos hablaba de los fallos que ve en la privatización de Iberia, todos ellos públicamente se felicitaban de los buenos resultados de Iberia, que ha superado un momento difícil para todo el sector con enorme éxito. Nosotros en este asunto, a los hechos nos remitimos. Sabemos que nada es perfecto, pero no hay duda de que el Grupo Parlamentario Popular comparte que la privatización de Iberia ha sido, sin ninguna duda, un éxito y como tal lo reconocemos.

En cuanto a Trasmediterránea, no voy a adelantar debates que van a producirse a continuación, porque la discusión de la proposición no de ley se hará con arreglo al orden del día que tenemos establecido. Lo que sí tengo que decir es que por lo que ya ha sucedido, el hecho que hoy nos comunicaba el señor presidente de la SEPI de que haya habido tanto interés en participar en esa privatización, es la prueba del nueve de que la SEPI ha hecho su trabajo de saneamiento y consolidación de la empresa con un éxito absoluto. Y no lo decimos nosotros sino que lo reconocen los que están interesados en hacerse con la compañía, porque ven que es una compañía de futuro y que está en perfecto estado de revista.

En cuanto a Izar, ya hemos dicho que nos congratulamos de su marcha. Le agradecemos de nuevo al señor presidente de la SEPI su intervención, todo lo que nos ha aclarado y le deseamos muchos éxitos futuros que irán en bien de todos y de la economía española.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ruiz-Jarabo tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA SEPI** (Ruiz-Jarabo Colomer): Quiero dar las gracias a todos los grupos y diputados que han intervenido. Con brevedad obligada, voy a intentar, a vuelapluma, aclarar alguna cuestión o responder a lo que pueda.

Señor Rodríguez, a mí quizá me gustaría hablar con S.S. con más tiempo del que tenemos ahora. Gracias a formar parte del proyecto global y a ser un proyecto global es por lo que efectivamente la situación en Fene es mejor de la que sería en caso contrario. Los bloques de los gasóleos están llegando a Fene gracias a que forma parte de un proyecto empresarial global; si no, seguramente no tendría los bloques de los gasóleos. Es una empresa única y los precios de fusión de empresa siempre tienen períodos que cuestan, pero a veces hasta los términos que empleamos unos y otros no se ajustan a la nueva realidad. Dentro de una empresa no hay subcontratación, si es de una empresa hacia fuera; Fene no es una empresa individual, no hay subcontratación de otra empresa. Fene forma parte de Izar y, por tanto, lo que hay es distribución de la carga de trabajo según posibilidades de especialización, ocupación relativa y demás. Por eso tampoco hay cuenta de resultados de Astano, como decía S.S. Puede haber contabilidades analíticas o centros de imputación de costes o de ingresos, pero cuenta de resultados hay una, Izar. ¿Por qué es difícil conseguir nuevas contrataciones de barcos para Fene? Porque hay mucha competencia, es un mercado con un alto grado de competencia. Hoy he puesto el ejemplo de que conseguir el buque para San Fernando ha sido ser mejores, demostrar que nuestra oferta era mejor que otras veinte o veintitantas ofertas. Fíjese, señoría, el grado de competencia que hay. Además, —S.S. lo señaló muy bien el otro día—, en el caso de Fene hay alguna limitación adicional que arranca de 1984. Yo no sé si me expliqué bien. No quise decir que se hicieran bien las cosas en 1984 no tengo criterio, no lo conozco en profundidad, pero lo que tiene sentido aquí y ahora es preocuparnos por un mejor futuro para Fene en el marco de un mejor futuro para Izar o, dicho al revés, un mejor futuro para Izar que será un mejor futuro para Fene. Hoy debatir si en 1984 se pudo hacer mejor o no no ayuda a Fene. Lo he dicho con ese criterio.

En cuanto al proceso de privatización o nacionalidades posibles de compradores, no hay criterio; no hemos abierto proceso de privatización y, por tanto, no hay preferencias. Estamos trabajando en la consolidación y simultáneamente sería bueno que fuéramos capaces de encontrar la posibilidad de hacer alianzas en el marco de Europa. Insisto en que yo siempre he estado muy abierto a que esas alianzas fueran orientadas hacia ámbitos comerciales, industriales, societarios. Es bueno ir construyendo Europa también desde la empresa. Como ocurrió en el sector siderúrgico y en el de la industria aeronáutica, sería bueno empezar por ahí, y ya veremos el final a dónde nos lleva, pero no teniendo puesta fecha del inicio de la privatización pues no tenemos preferencia respecto al posible adquirente y, mucho menos todavía, a su nacionalidad.

Señor Frutos, de verdad no soy capaz de situarme en uno de los planos en el que usted me pide que lo haga sobre si la globalidad es buena con carácter general.

Me centraré en si el fenómeno de la globalización es positivo o no para los ciudadanos españoles; es lo que yo sigo como ciudadano, y sobre lo que tengo más criterio. Creo que sí; existe el fenómeno de la globalización, y en España ha entrado con fuerza. Las estadísticas dicen que España es el país europeo en el que se han incrementado más las relaciones económicas con el resto del mundo; las inversiones españolas en el exterior han crecido mucho más que la media europea y que las de cualquier otro país europeo, y lo mismo ha ocurrido a la inversa: la inversión extranjera en España ha crecido mucho más que la media europea —me refiero a los últimos años— y que en cualquier país europeo. Valga esto como índice, si no como verdad axiomática, de en qué medida está España inmersa en el proceso de globalización.

Volviendo a los datos sobre el terreno, ¿le ha ido bien o mal a España, en el ámbito económico? Creo que le ha ido bien. Hemos disfrutado de un crecimiento importante y continuado del producto interior bruto, corrigiendo desequilibrios básicos. Esto ha sido especialmente relevante en el ámbito social, con una disminución muy significativa del nivel de desempleo o, dicho al revés, con un aumento muy significativo del nivel de crecimiento del empleo. En el plano de lo vinculado a nuestro país y en el ámbito económico, que es el que yo sigo como lector de periódico, como ciudadano, como analista y como estudioso —en otro plano me costaría situarme—, constato que nos va bien.

También he leído lo que dice S.S., las acusaciones que se han recibido por cosas que hizo Iberia cuando gestionaba Aerolíneas; pero he leído y oído igualmente las acusaciones que se hacían por lo que había hecho American Airlines cuando gestionaba Aerolíneas, y por lo que había hecho SEPI cuando gestionaba Aerolíneas de forma directa. Sin conocer profundamente la gestión de Iberia ni la de American Airlines ni la de SEPI —puesto que llegué cuando estaba desinvirtiendo—, creo, por lo que he vivido durante los meses que llevo al frente de SEPI, que la sociedad argentina estaba muy sensibilizada en lo concerniente a Aerolíneas Argentinas, de esa enorme sensibilidad, de las dificultades internas de la compañía y de sus relaciones internas de fuerza y de poder, y de las aspiraciones de empresarios argentinos de hacerse con la compañía —lo digo de forma cruda—, ha habido declaraciones e insinuaciones cuando menos exageradas y que seguramente merecerían un calificativo más grueso. Esto es lo que puedo decirle sobre las acusaciones que ha recibido Iberia por la gestión. Hay que situarse en el ambiente de aquel país a cuanto a la sociedad Aerolíneas Argentinas, a la vida interna de la sociedad, y hay que tener en cuenta los apetitos de algunos sectores empresariales argentinos.

Respecto a que en la planificación de Iberia puede haber en un momento determinado tres aviones con el mismo origen y el mismo destino, a medio ocupar, segu-

ro que es posible; si lo dice S.S., que lo ha visto, es que es verdad. Posiblemente, eso no durará mucho, puesto que refleja un proceso de competencia, y, al final, el más eficaz o el más eficiente se quedará con el vuelo a esa hora. Hay momentos en la competencia en que puede haber una oferta excesiva sobre la demanda, pero precisamente el juego de la competencia en el mercado hace que desaparezca la oferta menos eficaz y menos eficiente. Siendo cierto lo que usted dice, sería ineficiente que ocurriera de forma permanente como situación enquistada y continua a lo largo del tiempo; de forma transitoria, sin embargo, ocurre en situaciones de competencia y de libre concurrencia en el mercado.

Señor Rejón, ha dicho usted algo con lo que tengo que estar absolutamente de acuerdo con S.S.: en el caso de las minas de Almadén, de la empresa Mayasa, ha habido imprevisión, sin duda; no se previó con tiempo suficiente que la mina se estaba agotando, y ahora tenemos que hacer una reestructuración a marchas forzadas por no haberla hecho cuando había condiciones para anticiparse al futuro. Tan de acuerdo estoy con lo que dice S.S., señor Rejón, que es lo que estamos intentando hacer en Cetarsa, lo que pasa es que la señora Pleguezuelos no quiere que lo hagamos. Lo que queremos hacer en Cetarsa es anticiparnos, no caer en el error de la imprevisión en la que todos —antes y después de 1996— caímos con Almadén. Tampoco se tomaron medidas en 1996, se han empezado a tomar después; de modo que en Almadén hubo imprevisión por parte de todos —antes y después de 1996—, y por eso queremos evitar la repetición del error de no anticiparse a los problemas y queremos anticiparnos en el caso de Cetarsa —perdone que haya hecho el cambio de una compañía a otra—. Es verdad que ha habido en Almadén intentos con planes que han fracasado; es cierto. Hasta aquí, es objetivamente cierto y empíricamente demostrable; coincido con S.S. No coincido tanto cuando dice que el plan no resuelve los problemas de Mayasa; yo creo que sí los resuelve, de verdad. Primero, no abordamos la reestructuración, el plan de reforma de Mayasa, con criterios estrictamente economicistas. Creemos que tienen que primar criterios empresariales, pero no damos al economicismo prioridad sin límites. Usted ha leído mi intervención, y he dicho que abordaremos determinadas cuestiones aun no siendo rentables. Llevaremos a cabo las actividades empresariales porque son rentables, pero las encaminadas a remediar daños medioambientales, las haremos sean rentables o no, faltaría más; hasta un determinado límite, por obligación legal y, por encima de tal obligación, porque coincidimos con S.S. en lo que ha dicho: la zona se merece el esfuerzo de todo el Estado español por devolverle lo que esa empresa y esa mina le ha aportado. Estamos de acuerdo, entonces, en que todo no pueden ser criterios economicistas. No obstante, la actividad empresarial debe tener criterios empresariales, y ahí decimos que queremos poner en valor las actividades empresariales que sub-

sistan, queremos que pasen de ser deficitarias a rentables. Fuera del núcleo básico, ¿seguirán sin ser rentables las actividades empresariales? No, no; las que no son empresariales y son de reparación medioambiental, las haremos en todo caso, como he dicho; y, además, iniciamos un plan de reactivación —y aquí está la clave— buscando industrialización, instalación de proyectos empresariales económicamente rentables y solventes desde el punto de vista financiero —con futuro—, para generar empleo muy por encima de los escasos puestos de trabajo que se puedan perder una vez que se lleve a cabo el plan de prejubilaciones que hemos acordado con los sindicatos. Insisto en que sí resolverá problemas. ¿Cuáles son los problemas de Mayasa? Es deficitaria, y con nuestro plan pasa a no serlo; no apuesta por el futuro industrial, y nosotros lo hacemos; tiene déficit de empleo, y habrá más empleo después del plan que antes; por fin, apostamos por la creación de una infraestructura industrial de la que hoy carece la comarca. Es decir, que los grandes problemas que tiene la empresa, y si me apuran la comarca, se empiezan a resolver.

Es verdad que SEPI no tiene recursos ilimitados. He leído estos días en la prensa que un alto cargo de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha hablaba de la cifra que aportaba SEPI, 22 millones de euros. Digamos que esa es la cifra que aporta SEPI como desembolso, porque está dispuesta a aportar más cosas, como dije en mi intervención: cesión al Ayuntamiento de instalaciones mediante acuerdo para usos diversos, etcétera. Eso sí, medido en pesetas que salen directamente, y no en especie, —que serán más—, son 22 millones de euros. Decía el alto cargo de la Junta que era insuficiente. Todo se puede valorar, lo que pasa es que él tiene una posibilidad, y es que puede valorar si es poco, mucho, bastante, suficiente, insuficiente, lo que aporta SEPI. El presidente de SEPI no puede valorar si es poco, mucho, bastante, lo que aporta la Junta porque, hasta donde yo sé, la Junta no se ha comprometido a nada. Yo no sé si cero es suficiente, insuficiente, mucho, poco o bastante; más que cero el vacío, porque no se ha dicho nada al respecto. Alguien que todavía no se ha comprometido a nada dice que 22 es poco. De acuerdo. El que dice que aporta 22 no dirá nada respecto a cuánto es aportar nada.

Dos últimas cuestiones me plantea S.S. Sodicaman es un instrumento más que puede aportar la SEPI a favor del desarrollo de la comarca. Sodicaman es una sociedad básicamente de capital-riesgo que puede ayudar mucho a pequeñas empresas que quieran instalarse, que además tiene fondos FEDER provenientes de la Unión Europea y por tanto la ayuda puede ser más interesante todavía. Puede ser un buen instrumento. Es verdad que es una sociedad en la que somos propietarios mayoritarios pero no únicos y como no nos gusta —yo me ratifico en que lo que nos gusta es la colaboración institucional— imponer las cosas, aunque tengamos

mayoría de votos, la posible utilización, colaboración, aportación y eficacia mayor o menor de Sodicaman en el objetivo de reindustrializar Almadén depende en buena medida de que el resto de socios de la sociedad quieran apostar a favor de eso. Yo espero que eso ocurra. Desde luego, SEPI está absolutamente dispuesta. Puedo dar un dato: el consejo de administración de SEPI ha autorizado la ampliación de capital que sea necesaria en Sodicaman, pero no queremos hacerla mientras el resto de socios no tenga también sus mecanismos de aprobación o de definición de voluntad de acudir a ella. Si lo hiciéramos por sorpresa, de prisa y corriendo, se podría producir un efecto de dilución no deseada de capital de los minoritarios. Y nosotros no jugamos a eso. Queremos jugar en colaboración leal e institucional.

Finalmente, respecto a la mesa conjunta que decía a S.S., SEPI ha firmado un preacuerdo con los sindicatos, SEPI está dispuesta a firmar un acuerdo con el ayuntamiento, y yo soy optimista respecto a que se pueda hacer, y SEPI está dispuesta a llegar a acuerdos con la Junta de comunidades. No desvelo un secreto si digo que mañana tengo una reunión con la consejera de Industria, Araceli Muñoz, a la que usted se ha referido. Espero que seamos capaces de ponernos de acuerdo. SEPI inicia un proceso de acuerdos bilaterales con las partes afectadas para unir esfuerzos. La Junta tiene una idea complementaria y es hacer una mesa multilateral. Ojalá tenga éxito y ojalá pueda aportar mucho al desarrollo de la comarca de Almadén. No hay ningún problema. Seremos complementarios. Lo único que sucede es que SEPI ya tenía el camino iniciado por otra parte, como se hace en todas las empresas en reestructuración. No es que hayamos aplicado en Castilla-La Mancha un mecanismo diferente al aplicado en otras empresas. El otro día y hoy hemos hablado de Hunosa y el plan de futuro de la empresa Hunosa lo hemos pactado con los sindicatos, no lo hemos pactado tripartito con la Junta del Principado. Podríamos poner cualquier otro ejemplo. Eso no quiere decir que no estemos dispuestos a colaborar con la Junta del Principado, pero buscamos mecanismos de colaboración bilateral, que todos ellos son complementarios y convergen en el mismo objetivo. Por tanto, bienvenida sea la idea de la mesa multilateral que quiere la Junta, ojalá llegue a buen puerto, ojalá se sumen millones de euros a los 22 que SEPI ha comprometido y el plan de reestructuración de Mayasa y de reactivación de la comarca de Almadén tenga el objetivo de resolver los problemas que hay que resolver.

A la señora Riera le agradezco la valoración positiva que ha hecho en relación con el trabajo que viene efectuando la SEPI. Ha hecho una imaginativa y absolutamente interesante descripción del enfoque de nuestro trabajo en el ámbito europeo, respecto al aspecto industrial, tecnológico, de competitividad, y, en un enfoque más nacional, aspectos de política sectorial, territorial,

laboral y de empleo. Insisto en que ha hecho un enfoque sintético, pero ciertamente atractivo. Si me lo permite, se lo hurtaré para intervenciones en diferentes foros públicos, porque me ha parecido ciertamente interesante. Acierta especialmente cuando analiza y valora las posibilidades en términos de creación de tejido empresarial español que tiene la operación de fusión de nuestra empresa Turbo 2000, con lo que aporta de ITP y la mesa aeronáutica en la idea de crear un grupo o una empresa aeronáutica española más fuerte y por tanto mejor posicionada en el mercado y con más posibilidades de obtener sinergias de la fusión y ventajas comparativas de un mayor tamaño. Sus conocimientos profesionales y vinculados al mundo de la empresa hacen especialmente gratificante esta perspectiva positiva que ella ve en estos últimos pasos que hemos dado en esta idea. Coincido con ella cuando dice que Izar es una apuesta por la competitividad en el sector y en la empresa y por el mantenimiento del empleo. Nuestros desvelos nos llevan literalmente al diseño del proyecto Izar y en la ejecución diaria de la realidad empresarial.

Pasando al Grupo Socialista, tengo que decir que agradezco enormemente al señor De la Encina la felicitación, no en lo personal, sino en lo que tiene para la empresa Izar, que es la que realmente realiza, y todos los directivos y empleados de la empresa. Haré de intermediario y lo trasladaré, porque no soy el acreedor de esa felicitación. Como daba por hecho que tenía que ser discreto, voy a cumplir con lo que preveía. Seré discreto a futuro. De verdad que nosotros tenemos que decir las cosas cuando ya son irreversibles, cuando ya están conseguidas, no vaya a ser que, por decirlo antes, se pierdan. Si quiere S.S., como no voy a estar aquí todas las semanas ni todos los días, le haré una llamada telefónica para avisarle cuando haya buenas noticias respecto a San Fernando, pero permítame que ahora no diga más que lo que ya hemos logrado, que es lo del buque a que ya me he referido.

Me preguntaba por el plan industrial. El plan industrial de Izar, el incremento de ventas, de pedidos, está llevando un ritmo magnífico, está cumpliendo expectativas y está consiguiéndose lo que se pretendía en materia de obtención de pedidos. Bien es verdad que aquí estamos hablando de períodos muy largos de construcción y por tanto, en términos de ingresos, eso también tiene un cierto decalage. Pero en materia de dinamización de la gestión comercial y por tanto de la obtención de futuros ingresos, los primeros pasos de la empresa Izar están siendo mejor que buenos. No tan buenos son en materia de reducción de costes o de más producción, si queremos llamarlo así. Eso es verdad. Como no queremos engañar a nadie, los resultados del plan industrial son mucho mejores que los de partida pero peores que los objetivos que se habían marcado. Es evidente. También es cierto que, cuando se plantea un plan en una empresa que tenía una situación tan dificultosa como la que tenía Izar, hay que ser ambiciosos en los

planteamientos porque como seas modestos casi das un paso atrás. Era un plan muy ambicioso y en sus cifras globales tiene desviaciones, hasta el punto de que estamos estudiando una revisión del plan para intentar recoger una senda que sea cumplible.

En materia de reducción de pérdidas, en pesetas absolutas no se lo puedo decir ahora mismo, no tengo el dato, ni en euros ni en dólares, pero sí lo dije el otro día y por eso recuerdo la cifra, porque además la tengo claramente memorizada. En términos relativos, las pérdidas del 2001, que es el primer año de existencia absoluta de Izar durante todo el ejercicio, ha supuesto una reducción de pérdidas de un 13 por ciento respecto al año 2002, que fue Astilleros seis meses, Bazán seis meses, Izar seis meses. Sumando las pérdidas de los tres períodos, este año 2001 se ha perdido un 13 por ciento menos. Ya me hubiera gustado a mí haber perdido un 20 por ciento menos en vez de un 13, pero es bueno que las pérdidas se hayan reducido un 13 por ciento y que se haya frenado la reducción de pérdidas. En cuanto a los 500.000 millones de pérdidas de la historia, por así decirlo, y los 21.000 ó 22.000 millones de pérdidas de puestos de trabajo, señor De la Encina, usando unas palabras del señor Segura, no he querido caer en el sectarismo, he dicho que eran referidas a un período que va de 1984 a 1999. No he dividido la cifra dentro de ese período ni de pérdidas ni de empleo. Hay que hacer así las cosas. Las pérdidas han sido importantes en el período que va de 1984 a 1999. Qué más da cómo ha sido la historia en todo ese período. Ha sido mucho dinero y mucho empleo perdido. Hemos empezado a conseguir un punto de inflexión, no se ha perdido empleo, que es muy importante económica y socialmente, y se reducen las pérdidas en términos de pesetas.

Construcción europea. Yo estoy de acuerdo con S.S. en que efectivamente el proyecto de EADS es bueno. Lo que sucede es que —no nos engañemos— el capital público español permanece, pero ha habido una privatización. Técnicamente la ha habido. CASA España era una empresa pública y EADS es una empresa privada en la que hay un 5 y pico por ciento de capital público español, pero es una empresa privada. Técnicamente, insisto, ha habido privatización. Más allá de que técnicamente haya habido privatización, sin prisas, porque hay que consolidar proyectos y la presencia española en el proyecto, el destino final de esa participación será no ya la privatización, sino la desinversión. Igual que ocurre en Iberia, por razones diferentes y con ritmos distintos. Aquí estamos en el consejo de administración, en la gestión y estamos implicados e interesados en la consolidación del proyecto, pero el destino será igual que el destino de nuestra participación en Iberia. ¿Cómo puede ser la integración del sector de la construcción naval europea? Puede ser siguiendo el modelo que a S.S. le gusta de EADS, pero también ha habido modelos diferentes, como el de la siderurgia, donde primero se ha privatizado y esa empresa privatizada y

fuerte ha sido capaz de participar en un proceso europeo en una posición importante, o pueden idearse nuevos sistemas. Lo importante es construir empresa europea y con presencia importante. No sé si liderazgo, pero por lo menos coliderazgo español al respecto. Y a eso estamos dispuestos a jugar.

Paso a contestar a la señora Pleguezuelos. Quiero hacer una pequeña referencia al secuestro amistoso, como ella lo ha calificado y así lo ha calificado la prensa. Amistoso, seguro; secuestro, ni de broma, afortunadamente. No citaré nombres y apellidos, pero puedo contar que me llamó un diputado de su grupo parlamentario algo preocupado porque le habían llegado noticias que no se correspondían con la realidad y algo alarmantes sobre la situación. Le pude llamar al rato, diciéndole: Tranquilízate, casi es un acto lúdico lo que se ha constituido allí. Y se quedó absolutamente tranquilo cuando le trasladé la noticia de cómo iba el tema. Puedo decir, como curiosidad, que en un supuesto secuestro amistoso, se supone que para intentar forzar, criticar o pedir una rectificación de conducta por parte de la SEPI, en las dos o tres horas que duró nadie de los del secuestro amistoso se puso en contacto con la SEPI para pedir nada, ni entrevistas ni compromisos. Amistoso, seguro que sí, incluso lúdico —me atrevo a decir—, pero, secuestro, y afortunadamente, ni de broma.

Lo que me preguntaba S.S. es si había un ERE por medio. Lo que hay es un proceso de diálogo intenso con el comité intercentros de la empresa, de Cetarsa, intentando llegar a un acuerdo en relación con el plan de reestructuración de la compañía. En el marco de este proceso de intentar llegar a un acuerdo, dado que el tiempo va transcurriendo y que han pasado tres meses, se consideró positivo ir fijando fechas posibles para la presentación del ERE. Por lo que yo sé —puede que mi información no sea absolutamente precisa—, hubo un acuerdo general en que mayo podía ser una buena fecha para iniciar el proceso de tramitación del ERE. Aunque yo no estaba en la reunión, entiendo que sería en el supuesto de llegar a un acuerdo, porque, si no se llega a un acuerdo, a buenas horas los representantes laborales van a plantearse acordar con nosotros esa fecha. Me imagino que decidirían que, si finalmente se llegaba a un acuerdo, sería bueno plantear el ERE. Y debió pensarse por unos y por otros que, en caso de que seamos capaces todos de ponernos de acuerdo, mayo sería una buena fecha. Entiendo que es eso lo que ha ocurrido. Insisto en que cualquier relación entre una preocupación respecto del tema y el supuesto secuestro amistoso no puede mantenerse.

Incertidumbre. Señora Pleguezuelos, si me permite que lo diga así, señoría, yo tengo con usted una especial debilidad que nace de la preocupación que usted manifestó, absolutamente loable, hace ya tiempo, en mi etapa profesional anterior, y lo activa que usted demostró ser a este compareciente en la búsqueda de las cosas en las que cree. Desde aquella actuación suya

para conocer los procesos de introducción de los mecanismos de las nuevas tecnologías a la Agencia Tributaria y aquel entusiasmo suyo por ayudarnos a que pudiéramos entrar en otras instituciones, yo le estoy absolutamente reconocido. Por tanto, es verdad que tengo por S.S. una especial consideración. Pero sería bueno que en este tema de Cetarsa, que le preocupa y le apasiona, sin duda alguna, como le apasionan a usted los temas, hay que hacer un esfuerzo por separar cuestiones, porque, si no, con el tótum revolútum podemos al final hacer un pequeño embrollo. Hay que separar cuestiones. Sin duda alguna Cetarsa está destinada a la privatización. Por cierto, no creo haber dicho el 2003, sino 2003 ó 2004; más bien creo que apunté —y si no lo hice fue un *lapsus linguae*— que más bien 2004, para darnos tiempo a la reestructuración, porque estamos en la fase de saneamiento y consolidación.

La privatización en relación con Cetarsa es un destino absolutamente independiente del saneamiento. Si la privatización crea incertidumbre a los agricultores o no, nosotros podemos reducir esa incertidumbre en tanto que estamos presentes en el capital. Ya veremos, cuando planteemos el proceso de privatización, qué se puede hacer ahí, porque en los procesos de privatización, como he dicho hasta la saciedad, condicionamos los planes industriales de las empresas que quieren comprar las empresas que privatizamos en línea que sea positiva para la economía desde sus aspectos empresariales o sociales. Algo se podrá hacer, pero estamos muy lejos de ese momento y de ese proceso. Ya hablaremos cuando planteemos la privatización qué se puede hacer para reducir incertidumbres a los agricultores granadinos de cara a la posprivatización. Ya hablaremos entonces. Por supuesto que se podrá hacer algo, pero resolvamos los problemas de hoy, de mañana y de pasado mañana, antes de resolver los problemas posprivatización. No mezclamos privatización e incertidumbre de los agricultores de cara a la posprivatización con la reestructuración, porque son temas independientes. Una reestructuración, y mejor que yo le ha contestado el señor Rejón, en la que hay que anticiparse a los problemas. Dentro de tres o cuatro años no entraría en pérdidas Cetarsa, Cetarsa entrará en pérdidas casi inmediatamente. Para dentro de tres o cuatro años el problema será casi irresoluble porque llevará dos o tres años en pérdidas. No es que las pérdidas empiecen dentro de tres o cuatro años, sino que, si no hacemos nada, después de dos o tres años de pérdidas, el problema será de una magnitud mucho mayor que en la actualidad y las empresas del sector, las empresas competidoras nos habrán cogido una delantera espectacular, porque ellas habrán hecho con tres años de antelación lo que nosotros intentaríamos hacer dentro de tres años. Y eso es lo que hay que evitar. Si todo el sector va en la misma línea, ¿por qué queremos nosotros ir con retraso respecto al sector?

¿Cómo se pueden despejar incertidumbres a los trabajadores? En el marco de la negociación del acuerdo. Su señoría tiene toda la razón del mundo. Yo soy trabajador de Cetarsa y yo quiero saber cuándo deo de trabajar en un sitio y deo de cobrar la nómina y cuándo empiezo a cobrarla en otro sitio. Tiene usted, señoría, toda la razón. ¿Cómo se puede despejar esa incertidumbre? Acordémoslo, nos ponemos a trabajar y lo acordamos. ¿Es factible que primero haya reactivación y luego cierre? Técnicamente no será muy sencillo. Si la reactivación tiene como palanca básica un polígono industrial creado en la factoría, de entrada no parece posible esperar a tener construido el polígono empresarial en una factoría y mientras tanto que la factoría funcione. ¿Se puede hacer de forma parcial? Ahora mismo no sé si se puede hacer técnicamente. Estúdiense. Se pueden reducir incertidumbres en el marco de un acuerdo. La mejor forma de reducir incertidumbres es acordando de forma concreta los términos concretos en que se va a hacer el proceso de reestructuración. A eso queremos jugar nosotros, a acordar con los trabajadores, con los afectados, ese proceso. Y eso reducirá incertidumbre.

Para concluir con lo que usted dice, señora Pleguezuelos, el follón de las matemáticas que le voy a explicar ahora creo que refleja, si me permite la broma, el pequeño lío que yo he recibido, porque a lo mejor usted lo ha explicado bien, al mezclar usted agricultores, trabajadores, privatización y reestructuración. En primer lugar, en cuanto a la diferencia de cifras —yo he dicho 170; S.S., 230— se me ocurre una explicación y es que yo sumaba los fijos discontinuos llamados en los últimos dos años y luego hay un número, que puede ser esa diferencia de 60, que corresponde a los fijos discontinuos que no han sido llamados a trabajar ni un solo día en los últimos dos años. Si en los últimos dos años no han sido llamados a trabajar, no creo que haya que sumarlos. Pero me da igual, aunque los sumáramos, serían 230. Usted decía que no tener eso en cuenta hace que, al final, cuando yo hablo de duplicar empleo, nos quedamos igual. No. Si yo hablo de duplicar empleo, referido a 170, 170 por dos son 350, en todo caso serían 120 más que los 230. Si me permite la broma, ese pequeño lío matemático que ha salido en nuestro amistoso debate yo creo que también se ha podido producir al mezclar problemas de agricultores con problemas de trabajadores, problemas de reestructuración con problemas de privatización. Es bueno separar colectivos afectados, trabajadores y agricultores, es bueno separar problemas de reestructuración, que hay que abordar ahora, privatización, que se abordará después, y ser capaces de encontrar y acordar las soluciones concretas que dejen despejadas todas las incertidumbres que sea posible, que son prácticamente todas, a los agricultores, por una parte, y a los trabajadores, por otra.

Señor Segura, en cuanto a los detalles del proceso de privatización, le agradezco la buena valoración general que ha hecho de mi esfuerzo por aportar datos y res-

puestas a preguntas, si bien me dice, y es lógico también, que no ha sido cien por cien exitosa. Usted me valora el esfuerzo y la parte que sí ha sido éxito y yo se lo agradezco con absoluta sinceridad. Por lo que se refiere a Iberia y a los detalles de la privatización, señor Segura, ya sé que a usted no le gusta el foro, pero el foro previsto y obligado para mí es la subcomisión de privatizaciones. Hemos aportado documentación, podemos completarla si se nos pide, y yo he ido una vez e iré todas las veces que me requiera la subcomisión. Ese es el foro para ver en profundidad un proceso de privatización porque así lo ha decidido la Cámara. No obstante, yo aportaré lo que pueda. En segundo lugar, Iberia hoy es una compañía privada y por tanto hay que creerse un poco los procesos. Se puede estar a favor o en contra del proceso de privatización del sector público empresarial, y es legítimo estar en contra; pero si se está a favor, lo que luego no se puede pretender es que una sociedad privada esté condicionada. Podrá estar condicionada por el marco regulador o por el plan industrial que en el proceso de privatización introduce el agente privatizador, en este caso SEPI, pero no podemos condicionar el futuro de la compañía. Ese es el límite entre lo que podemos hacer y quizá lo que S.S. solicitaba no entra dentro de ese límite.

Hay dos cosas que quiero desmentir de nuevo, y aprovecho y agradezco, como dicen en algunos filmes, su pregunta para poderlo hacer. Entre el antiguo núcleo duro y SEPI no hay conflicto. A lo mejor lo hubo, yo no digo que no, señor Segura —usted ha leído unos recortes de prensa y todos los leímos en su momento—, pero yo le garantizo que no hay conflicto. ¿Qué quiere decir que no hay conflicto? De entrada, por parte de ninguno de los componentes del llamado núcleo duro se ha planteado ninguna demanda contra SEPI, y le puedo garantizar que tampoco hay anunciada ninguna demanda. Evidentemente, yo no puedo decir si dentro de dos años o cuando acabe el plazo de presentación de demandas —no sé en qué plazo prescribe la acción— se puede producir alguna, pero a día de hoy ni la hay, ni se ha anunciado, ni es previsible que la haya. Además, le puedo decir que las relaciones con todos los llamados socios del núcleo duro son institucionalmente fluidas y personalmente inmejorables. Le puedo decir que ni hay demanda ni hay conflicto. En segundo lugar, es verdad, señor Segura, que SEPI contrató a un catedrático y que el llamado núcleo duro contrató a otra persona para que ejercieran de hombres buenos o de admirables componentes, como ha dicho S.S., pero únicamente para ver si era posible convencerse unos a otros de sus posiciones. Aquello, como tuve ocasión de manifestar, no fue posible, nadie convenció a nadie y, por tanto, las cosas quedaron como estaban, sin conflicto y sin demanda. Es importante decirlo.

Concluyo diciendo que, en relación con Iberia, yo no puedo compartir que la privatización haya perjudicado a los españoles o a la economía española. Es posible que

la privatización haya ocasionado algún perjuicio concreto —sin duda es factible—, pero a mí me parece que, globalmente, con la privatización se ha beneficiado a la economía española y a los ciudadanos españoles. El sector del transporte aéreo está en una crisis complicada. Grandes compañías de países prestigiosos están en suspensión de pagos; algunas, en quiebra; otras, sin haber llegado a procesos concursales, están con feroces reducciones de plantilla y ajustes en términos duros. Las dos primeras cosas no son ciertas en Iberia y la tercera, tampoco —ajuste duro y feroz—; puede que haya algún pequeño ajuste fino, como se dijo un día. Eso es bueno para la economía española, que mantiene una empresa en un sector importante, en buenas condiciones, bien valorada por los mercados; es bueno para los trabajadores que trabajan en la compañía y es bueno para el sector turismo español, que se beneficia de que haya una compañía española en esas condiciones. Yo le admito —cómo no se lo voy a admitir— que haya podido haber algún problema derivado de la privatización —sin duda, el mundo perfecto no existe—, pero globalmente yo creo que es más verdad decir que con la privatización todos hemos ganado que decir que con la privatización la economía española ha perdido.

Señor Segura, yo lamento que no me pueda regalar el libro *Las rotas*, pero le voy a pedir que me lo deje 24 horas para fotocopiarlo o que me diga de qué editorial es.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Que no se recoja en el «Diario de Sesiones», porque fotocopiar es un delito. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE DE LA SEPI** (Ruiz-Jarabo Colomer): Entonces, lo retiro. Señoría, es que me ha interrumpido, era para fotocopiar la portada, saber cuál es la editorial y poder encargar que me lo traigan de Argentina. (**Risas.**)

El señor **SEGURA CLAVELL**: Se lo entregaré.

El señor **PRESIDENTE DE LA SEPI** (Ruiz-Jarabo Colomer): Muchísimas gracias.

Su señoría preguntaba por Interinvest. Por hacer las cosas más sencillas y más breves, le diré que Interinvest es una sociedad mera tenedora de las acciones de Aerolíneas Argentinas y de Austral. Nada más que eso. Por tanto, cuando nosotros decimos que hemos vendido Aerolíneas, cuando lo hemos dicho aquí, en prensa, al presentarlo y en todos los sitios, lo cierto es que hemos vendido las acciones de Interinvest, no hemos vendido las acciones de Aerolíneas. ¿Por qué? Por razones de estricta aplicación de requisito de la legislación argentina respecto a propiedad, nacionalidad y titulares de acciones de sociedades residentes en aquel país. Nada más que por eso. Yo no sé muy bien qué quería decir porque en este punto usted hablaba un poco en clave, señor Segura, pero ese fue uno de los argumentos que los empresarios argentinos, que querían hacerse con la

compañía en condiciones claramente peores para la compañía y para SEPI, esgrimieron como un gran fantasma para decir que ahí había gato encerrado. Desde luego, lo que ellos decían no tenía ni pies ni cabeza. Estoy seguro de que lo que usted ha querido decir, sí, pero me gustaría que me lo aclarase porque, hasta dónde yo sé, en Interinvest no hay tal problema, salvo que es la sociedad que tiene las acciones de Aerolíneas Argentinas y de Austral. ¿Y por qué ese mecanismo? Porque la legislación argentina exigía que tenía que ser así, la SEPI no podía ser directamente propietaria de las acciones de Aerolíneas, exclusivamente por eso.

En cuanto a la venta no explicada, repito lo que he dicho antes. Estoy dispuesto a dar todas las explicaciones que se quiera respecto al proceso de privatización de Aerolíneas, faltaría más, pero creo que el foro es la subcomisión de privatizaciones que está abierta ahora mismo. Por tanto, que se nos pida todo lo que se quiera, que lo daremos, y que se pidan tantas comparencias más como se quiera, que iré; si me lo pide esta Comisión, tampoco tendré inconveniente en venir. Lo que sí les pediré es que se pongan de acuerdo y no me hagan trabajar dos veces; no me importa trabajar, me encanta, pero lo digo por aquello de ser eficaces en el trabajo. Señor Segura, no dude que estamos dispuestos a dar todas las explicaciones sobre el proceso de privatización.

Finalmente, le decía que no con la cabeza cuando hablaba de los nueve meses porque efectivamente no han transcurrido. Verá lo que creo que ha ocurrido. Usted ha dicho que la venta fue en julio. No, la venta fue en octubre. Empezando a contar los nueve meses desde octubre, llegamos a julio de 2002. Usted tenía en la cabeza la fecha de julio, pero julio es la terminación del plazo de nueve meses y no el comienzo. Por eso decía no con la cabeza, es en julio del 2002 cuando concluye el período en que tienen que ampliar el capital social. No son nueve meses para hacer el plan industrial sino para ampliar el capital social. Yo no dudo que lo van a cumplir. También le digo que si no lo cumplen hay garantías que han aportado, por tanto tendremos mecanismos para verificar su cumplimiento y actuar en caso de que lo incumpla.

En el resto de temas del plan industrial van cumpliendo, no están sometidos a plazos tan concretos, salvo lo que fue recuperar rutas de manera rápida e inmediata, puedo decir que lo han hecho, hay siete rutas internacionales que están ya y además en los dos o tres primeros meses, y ha recuperado un nivel alto también de vuelos domésticos, o sea que afortunadamente están cumpliendo el plan industrial. Es una buena noticia, y les quedan todavía tres o cuatro meses para cumplir uno de los requisitos que es la ampliación de capital social. En todo caso, como en toda empresa privatizada hay unas garantías aportadas por los compradores, para el caso de que incurran en incumplimiento.

Respecto a Enausa, muy brevemente. La privatización de una empresa no la lleva la empresa sino la SEPI —no quiero hacer un dibujo de las competencias de mi casa, de la casa en la que trabajo, sino para aclarar un poco mi afirmación—; la privatización la hace SEPI, y dentro de la SEPI yo le garantizo, señor Segura con toda contundencia, que ni este presidente ni el vicepresidente responsables de la sociedad y de la presidencia de la sociedad, ni el presidente ni el vicepresidente de SEPI han tenido ninguna conversación con ningún grupo, formal ni informal, de reunión de mesa de reuniones con papel y bolígrafo, ni comida, ni café, ni el presidente ni el vicepresidente. El otro día yo quería decir o esta mañana quería salvar la posibilidad de que un director de participadas, un subdirector de participadas haya podido tomar café con alguien de su nivel, por tanto, tercer, cuarto, quinto nivel de una empresa del grupo constructor, pero no me atrevo a decir que no haya habido ningún contacto. ¿Presidente y vicepresidente, que somos yo creo que los que representan la cúpula de la SEPI responsables del tema? Señor Segura, créame, no ha habido ni reunión formal ni informal, se lo puedo garantizar. Ni presidente, ni vicepresidente, de verdad que no.

Es un tema de valoración subjetiva. ¿Deberíamos contestar a todas las noticias de prensa que no se corresponden con la realidad? Podríamos hacerlo, podríamos contestar. Es un tema a valorar, pero garantizo una cosa, créame, como usted ha tenido responsabilidades de Gobierno y tiene experiencia política, me va a reconocer que es verdad. Si lo hiciéramos, ¿cuántas veces tendría eco nuestra rectificación, y con qué tamaño vendría esa rectificación? Podríamos hacerlo, es verdad y no lo hacemos salvo que sea una cosa muy grave, pero si lo hiciéramos, ¿tendría resultado efectivo? ¿Usted cree que al día siguiente el periódico, el que fuera, pondría con el mismo tamaño y con la misma intensidad el desmentido nuestro? Sabe S.S. que no y por tanto quizá por eso no lo hacemos.

Finalmente, en cuanto a Trasmediterránea, agradezco enormemente que se haya aclarado que en el terreno discutible no hacía referencia a lo que yo creía que era peligroso, se lo agradezco enormemente porque ha quedado desmentido de dos maneras, muchísimas gracias, señoría. Es verdad, usted lo ha explicado mucho mejor de lo que yo soy capaz de explicarle, que como era un contrato iniciado hace diecinueve años cuando se va a liquidar no todo está previsto, por tanto hay cosas que hay que dejar al pacto. Lo ha explicado S.S. mucho mejor que yo. Lo que sí quiero decir es que lo que era estrictamente aplicable de forma indubitable se aplicó y lo que estaba más ambiguo y tenía que ser fruto de un pacto ha sido visto como dentro de lo que se podía pactar como razonable y como equilibrado por la intervención y por el Tribunal de Cuentas.

Comparto con usted el respeto a los órganos de control, además trabajan los dos en la Intervención del Tri-

bunal de Cuentas y por tanto el respeto es máximo.

En cuanto a la proposición no de ley, agradezco su calificación de no sectorario que hace a mi intervención. Yo me ratifico en que mucho de lo que está en su proposición no de ley está ya en las bases del proceso de privatización, o bien en los requisitos mínimos, o bien tiene un hueco en el plan industrial que pueden aportar, y lo que no está creo que no puede estar, como le he dicho antes, por tanto me ratifico en ello. Exactamente me ratifico en ello, agradeciéndole la calificación de no sectorario que me hace.

Acabo, señoría, diciéndole dos cosas. En realidad, con relación a la posible incorporación de una persona en concreto o una empresa en la que él participe a un proceso de privatización, si eso ocurriera, convocado por SEPI, SEPI aquí, S.S. lo tiene que comprender y lo compartirá, no puede más que aplicarle la legalidad estricta y rígidamente, y no podemos hacer otra cosa que no sea cumplir con la legalidad en materia de exclusión de proyectos y de ofertas, no podemos hacer otra cosa que cumplir con la legalidad. Yo no puedo salirme de ahí porque cualquier cosa que hiciera que no fuera respondiendo sólo al cumplimiento de la legalidad, sería inmediata y seguramente con toda justificación atacable, para empezar por el Consejo Consultivo de Privatizaciones, porque yo, SEPI, estaría limitando la concurrencia sin tener ninguna justificación para hacerlo. Por tanto, SEPI no puede hacer otra cosa más que cumplir la legalidad y no dude que la vamos a cumplir. Se lo garantizo.

Usted señala su insatisfacción porque no podamos debatir más tiempo, a mí también me gustaría debatir más tiempo aunque no sé si forma parte de los usos parlamentarios, no sé si procede. Cuando S.S. quiera, le invito a tomar un café en SEPI para seguir hablando largo y tendido de los temas que a los dos nos ocupan y nos interesan, y por supuesto a debates aquí también, pero como aquí no podemos venir sino con límites de procedimiento y de tiempo, además de venir aquí, por supuesto siempre que la Comisión me llame, yo vendré siempre y encantado, pero digo que además de eso, señoría, cuando S.S. quiera le recibiremos con los brazos abiertos en SEPI para hablar más todavía y conocer mejor las posiciones de unos y otros.

Concluyo ya, señor Souvirón, diciéndole que agradezco la valoración positiva que ha realizado en su intervención sobre la actuación que con carácter general viene realizando la SEPI. A mí me gusta especialmente que usted valore cada vez más la cuarta pata, la reindustrialización, las acciones de recepción que hace el que hace SEPI, y es verdad que cada vez que yo vengo a cualquier foro en esta Cámara, es más el tiempo que se habla de reindustrialización y eso es muy positivo, porque creo que eso es una labor que justifica la nueva concepción de la actuación del Estado en relación con el mundo empresarial.

Agotada la idea del Estado-empresario, no quiere decir que el Estado no tenga una función que cumplir en el mundo de la empresa, y es la de promotor, es la de facilitador, es la de impulsor de iniciativas empresariales privadas, a eso está apostando el Gobierno español con SEPI como agente, y por tanto yo celebro que usted lo perciba y lo apoye. Lo celebro de forma entusiasta.

Comparto lo que ha dicho respecto a Iberia, ya se lo puedo decir al señor Segura. Yo creo que sí se hicieron las cosas básicamente bien, y finalmente, con relación a la Trasmediterránea, es verdad que el dato de las diez ofertas no vinculantes agrupando a veinticuatro sociedades es un dato bueno porque indica que hay concurrencia y que el proceso va a ser concurrente y concurrencido, pero también es un dato que refleja que las cosas no se han hecho del todo mal. Por tanto, yo también le agradezco que haya percibido esa cuestión y la haya hecho explícita en su intervención.

Con esto, señor presidente, doy por cumplida mi intervención y agradezco la paciencia que han tenido todas SS.SS. conmigo. **(El señor Bel i Queralt pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Bel.

El señor **BEL I QUERALT:** Señor presidente, antes de que acabara formalmente la comparecencia, quería expresar en nombre de mi grupo, creo que lo han anticipado alguno de sus portavoces, nuestro agradecimiento al señor presidente del SEPI por la exhaustividad de sus explicaciones, porque creemos que la comparecencia de hoy es una comparecencia que ha aportado valor añadido a esta Cámara. Aprovecho para reiterar que de cara al futuro estaría muy bien quizás tener en cuenta la experiencia de hoy que es muy positiva para evitar el diseño de comparecencias micro ondas.

Dicho esto, me temo que nos encontramos ante una situación cercana a la de la última semana, con una raíz muy diferente. No sé si es razonable pensar en la posibilidad de tiempo operativo que nos queda hasta el inicio de la sesión del plenario en el debate de cinco proposiciones no de ley. Entonces, en nombre de mi grupo, visto las proposiciones entendemos que hay una urgencia y una expectación quizás con la que ha sido presentada por el Grupo de Izquierda Unida. Nosotros estaríamos dispuestos a si se discute sobre esta proposición, posponer el resto a una siguiente comisión.

El señor **PRESIDENTE:** ¿El resto de los grupos? **(Pausa.)**

Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Señor presidente, por nuestra parte no habría problema, siempre que se fije cuanto antes la Comisión para debatir las proposiciones no de ley que no han entrado hoy, y hacer un ruego nada más; a ser posible, aún dentro del

cupo que nos toca a cada grupo parlamentario, que se ordenasen las proposiciones no de ley por número de registro, que es lo que realmente debe hacerse.

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

El señor **FRUTOS GRAS**: Muy brevemente.

He planteado a los portavoces de los grupos Socialista, Popular y Mixto la discusión de esta proposición no de ley sobre Fontaneda en concreto porque me parecía que estando el problema tan candente y habiendo habido todo lo que ha habido la pasada semana, movilizaciones, etcétera, y sabiendo que se va a producir este debate hoy aquí en la Comisión de Economía y Hacienda, postergarlo una semana quizá sería un signo de que no nos preocupamos excesivamente de sus problemas y por ello he planteado la posibilidad de discutir sólo esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor presidente, creemos que todos los asuntos que están pendientes y que quedarían pendientes, si esa fuera la decisión, en el orden del día, indiscutiblemente tienen importancia y ninguno de ellos es inoportuno en cuanto al tiempo. Desde luego nosotros tenemos un especial interés en que se debatiera la iniciativa del Grupo Parlamentario Popular sobre el establecimiento de manera regular de la comparecencia del Gobernador del Banco de España, por razones también evidentemente de oportunidad temporal, y estamos dispuestos a postergar el orden del día, pero en su totalidad, para una futura sesión y si no tenemos el mismo interés que el señor Frutos en que se debata el asunto del Gobernador del Banco de España. **(El señor Frutos Gras pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Frutos.

El señor **FRUTOS GRAS**: Seguramente debatir la cuestión del Banco de España tiene mucho interés, pero creo que es una falta de sensibilidad social y un desprecio a todas las movilizaciones que se han producido por parte de los trabajadores de una comarca muy castigada no debatir hoy aquí en esta Comisión la proposición no de ley. No tiene una equiparación, lo del Banco de España es muy importante, pero tiene otro carácter incluso humano.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a despedir al señor presidente de la SEPI y ruego a los portavoces que se acerquen a la Mesa, por favor.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE MANERA REGULAR DE LA COMPARECENCIA EN LA COMISIÓN DE ECONOMÍA Y HACIENDA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS DEL GOBERNADOR DEL BANCO DE ESPAÑA PARA PRESENTAR LOS INFORMES O MEMORIAS RELATIVAS A LAS MATERIAS EN LAS QUE TIENE ATRIBUCIONES DICHA INSTITUCIÓN. (Número de expediente 161/001350.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Uce-
lay): Señorías, vamos a continuar con el orden del día.

Iniciamos el debate y votación de las siguientes proposiciones no de ley. La número 12 es el establecimiento de manera regular de la comparecencia en la Comisión de Economía y Hacienda del Congreso de los Diputados del gobernador del Banco de España, para presentar los informes y memorias relativas a las materias en las que tiene atribuciones dicha institución.

En nombre del grupo proponente, Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ayllón.

El señor **AYLLÓN MANSO**: Señor presidente, señorías, tal y como se indica en la exposición de motivos de la proposición no de ley que presentaremos a partir de este momento y que posteriormente entraremos en su debate, el sistema financiero español ha experimentado en los últimos 25 años un alto grado de desarrollo que ha provocado la aparición tanto de nuevas actividades financieras como demás operaciones que lo hacen cada día más complejo y sofisticado. El Banco de España, en este sentido, es hoy más que nunca un elemento esencial para el funcionamiento del sistema económico español en general y del sistema financiero en particular, al desarrollar tradicionalmente una serie de funciones que están recogidas en la ley de autonomía del Banco de España de 1994, y que ha sufrido ciertos cambios a partir de 1999, con la constitución del sistema europeo de bancos centrales y el Banco Central Europeo.

Las funciones que más nos interesa a los efectos de las comparecencias que se recogen en la parte dispositiva de nuestra proposición no de ley, es decir las comparecencias del gobernador del Banco de España, son las relacionadas con la política monetaria, y principalmente con el funcionamiento del sistema financiero de nuestro país.

Respecto a la política monetaria, como SS.SS. saben el Banco Central Europeo y el resto de bancos centrales nacionales, que son miembros del sistema de bancos centrales europeo, o más concretamente los que forman parte de lo que se denomina el Eurosistema, entre los que se encuentra entre otros el Banco de España, participan tanto en la toma de decisiones como en la ejecución de la política monetaria, buscando siempre

el objetivo de estabilidad de precios dentro de la zona del euro. En este sentido, el Banco de España debe ajustarse a las instrucciones dadas por el Banco Central Europeo, que es el encargado de fijar y ejecutar la política monetaria en el área euro. En cualquier caso, hay que tener en cuenta que el eurosistema tiene que apoyar las políticas económicas generales de la unión económica y monetaria, así como actuar siguiendo el principio de libre competencia y de economía abierta, para permitir una eficiente asignación de los recursos.

Dado que la política monetaria llevada a cabo tendrá efecto sobre determinadas variables económicas nacionales y principalmente sobre la tasa de inflación, parece lógico y razonable que el gobernador del Banco de España comparezca ante esta Comisión regularmente para explicar qué política se está llevando a cabo y cómo está siendo la actuación del Banco de España en relación con ella.

La otra actividad del Banco de España, a la que voy a referirme y que también es de interés para estas comparecencias, es el funcionamiento o tiene que ver con la relación que tiene el Banco con el funcionamiento de nuestro sistema financiero.

De los cuatro organismos que se encargan de la supervisión de los intermediarios y mercados financieros, es decir, el Banco de España, la Comisión Nacional del Mercado de Valores, la Dirección General del Tesoro y la Dirección General de Seguros, el Banco de España es el más importante tanto por el número de entidades como por el volumen de recursos que están bajo su control.

El Banco de España tiene competencias en la supervisión y control de todo el sistema crediticio, así como del mercados de divisas, los mercados interbancarios y el mercado de Deuda Pública anotada. Hay que destacar que en general la labor supervisora desarrollada por el Banco de España ha sido sobresaliente, llevando a cabo su tarea con una gran profesionalidad y eficacia, además de con una gran prudencia, puesto que algunas de sus inspecciones y posteriores informes han podido causar, de no haber actuado con esa prudencia y discreción, un daño grave o incluso irreparable a la credibilidad de nuestro sistema financiero.

Parece necesario que de forma regular el gobernador del Banco de España, como representante del organismo supervisor que realiza sus funciones con independencia de la Administración general del Estado, comparezca ante esta Comisión para explicar los temas relacionados con estas actividades del Banco de España.

En definitiva, desde el Grupo Parlamentario Popular creemos que la posibilidad de poder conocer por parte de esta Comisión de primera mano los temas relacionados con las actividades desarrolladas por el Banco de España, así como ocurre con otros organismos supervisores como por ejemplo la Comisión Nacional del Mercado de Valores, es importante para poder tener una

visión aún más general de las cuestiones económicas que afectan a nuestro país. Hemos tenido conocimiento de una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, dividida en dos partes, y desde el Grupo Parlamentario Popular anunciamos que no votaremos favorablemente, puesto que entendemos que la primera parte de dicha enmienda es de carácter redundante con el texto dispositivo de la proposición no de ley presentada por nuestro grupo; y en cuanto a su segunda parte entendemos que cambiaría el sistema o la formulación de los controles que esta Cámara podría tener previstos para un órgano como el Banco de España.

Por tanto, después de anunciar nuestro voto negativo a esa enmienda doble presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, me gustaría acabar mi intervención solicitando el apoyo de todos los grupos aquí presentes a esta iniciativa, que permitirá a esta Comisión de Economía y Hacienda una capacidad de información mucho más importante respecto a las actividades del Banco de España.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Uce-lay): Muchas gracias, señor Ayllón. Se ha adelantado usted a expresar el criterio del grupo proponente en relación con enmiendas que todavía no han sido defendidas, pero para la defensa de las enmiendas tiene la palabra la señora Costa.

La señora **COSTA CAMPI**: Nuestra enmienda se basa en la propia normativa que regula la Ley de autonomía del Banco de España y el reglamento de esta Cámara. Recuerdo que el artículo 10 de la Ley de autonomía del Banco de España establece en su primer apartado que el Banco de España informará regularmente a las Cortes Generales y al Gobierno de los objetivos y ejecución de la política monetaria, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 107 del Tratado y de las reglas sobre secreto profesional del Banco de España. Es decir, señorías, el Banco de España está obligado por ley a reportarse a esta Cámara en materia monetaria, comparecencia que —vale la pena recordarlo aquí— no puede considerarse como frecuente o regular a pesar de lo que dicta la ley, ya que ni el gobernador ni los diputados hemos tenido ocasión de encontrarnos en esta Comisión. Nos parece correcto fijar dichas comparecencias de forma regular, porque como no podía ser de otra manera nos parece correcto cumplir con la ley; pero atendiendo a las competencias más destacadas actualmente en temas de supervisión y disciplina bancaria del Banco de España y a la amplia circulación de una información muy preocupante, que acapara hoy todos los medios desde hace unos cuantos meses sobre irregularidades de entidades de crédito, creemos que el gobernador del Banco de España no sólo debe venir a hablar de política monetaria, sino también del cumplimiento del Banco como supervisor.

El Banco de España, que es parte integrante del sistema europeo de bancos centrales, asiste a las reuniones de bancos centrales donde se deciden las cuestiones de mayor relevancia sobre el mercado monetario y que sin duda alguna son de interés para esta Cámara y para esta Comisión especialmente. Por tanto sería oportuno poder debatir con el gobernador los criterios adoptados en relación a la reciente decisión sobre el mantenimiento de los tipos de interés. Si bien es cierto que el Banco de España se ha caracterizado por ser una de las instituciones con mejores publicaciones periódicas sobre economía y que a través de ellas pueden conocerse los razonamientos que apoyan las decisiones del Banco Central Europeo, no es menos cierto que el debate de los grupos políticos con el gobernador es inexcusable.

La instrumentación de la política monetaria conlleva que el Banco de España realice operaciones de mercado abierto y de crédito con las entidades de crédito y demás participantes del mercado; tema que merece ser tratado —obviamente a toro pasado, por la naturaleza de la cuestión— en esta Cámara. Igualmente presta los servicios de Tesorería y la llevanza de Deuda Pública al Tesoro y a las comunidades autónomas, cuestiones que parecen que van a ser objeto de algún cambio, según se desprende del proyecto de ley de medidas financieras que ha presentado el Gobierno a esta Cámara y que precisamente vale la pena recordar el contenido de los informes del Banco de España, como muy bien recoge el informe del Consejo de Estado. Los informes del Banco de España son enormemente críticos con lo que propone el Gobierno. Hubiera sido interesante saber cuáles son los problemas, cuando menos técnicos, que se derivan de ese famoso artículo 6 que propone determinadas intervenciones fuera de lo habitual para el Tesoro.

Estos ámbitos de competencia que configuran el núcleo de la gobernación monetaria del Banco de España no son, decía al inicio de mi intervención, las únicas responsabilidades que tiene la institución. Es más, la adaptación del euro y la culminación previa de la unión monetaria han vaciado de contenido una gran parte de las tradicionales competencias que en materia monetaria tenían los bancos centrales, y en concreto el Banco de España, pero mantiene sus competencias en disciplina e intervención de entidades de crédito, según se establece en la Ley 26/1988, de 26 de julio. En este ámbito, nuestro grupo reclama explicaciones al actual gobernador. De ahí que consideremos imprescindible su comparecencia regular en la Cámara —de forma regular y no de forma excepcional—. El Banco de España, como supervisor, es el responsable del control de las entidades de crédito y de la aplicación, en su caso, del régimen sancionador previsto por la ley.

De la normativa vigente parece desprenderse que entidades de crédito españolas y extranjeras pueden haber incurrido en faltas muy graves, lo que afecta a la credibilidad del sistema financiero en España y en los mercados internacionales, y esta Cámara, en particular

esta Comisión, requieren una explicación sobre el tema, tanto con relación a su dimensión como a los procedimientos abiertos por el Banco de España para cumplir con su labor de inspección. Existe inquietud entre los ciudadanos españoles y preocupación entre los ahorradores y agentes del sistema financiero, dado que han aparecido sombras, muchas sombras, sobre la diligencia del Banco de España en el cumplimiento de sus competencias en materia de supervisión, que, insisto, son las más importantes que hoy tiene. De ahí que proponamos que el gobernador del Banco de España no sólo comparezca, como ya está previsto por la ley, para explicar aquellos aspectos relacionados con sus competencias en materia monetaria y financiera, que se recogen en los artículos 8 a 16 de la Ley de autonomía del Banco de España, sino sobre todo lo que concierne a la aplicación de la Ley de disciplina e intervención, porque es respecto al cumplimiento de esta ley que el Banco de España debe explicarse en esta Cámara.

El gobernador puede explicar con detalle los acontecimientos que, no sabemos si por mala fortuna, le han acompañado prácticamente desde que tomó posesión de su cargo y, además, sin temor a no cumplir en su deber de secreto porque la ley resuelve este tema. Por consiguiente, señor portavoz del Grupo Popular, lo que hace nuestra propuesta es, a partir de la Ley de autonomía del Banco de España y del reglamento, profundizar en su cumplimiento. Permítame que discrepe, ya que se ha adelantado usted a mi intervención, en la interpretación, no política, que está en su derecho, pero sí técnica porque era equivocada. Por ello nosotros presentamos una humilde modificación dirigida a ser coherentes con lo que son hoy las competencias del Banco de España y con los problemas que se han derivado de una serie de interrogantes respecto al cumplimiento de esa Ley de disciplina e intervención.

No obstante, debo decir que la responsabilidad del Grupo Parlamentario Socialista y, obviamente, el cumplimiento del artículo 10 de la Ley de autonomía del Banco de España, hacen lógico que no nos vayamos a oponer a la propuesta del Grupo Parlamentario Popular, aunque, repito, sin ninguna justificación desde nuestro punto de vista, no acepte nuestra modificación.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Uceyay): En relación con esta proposición, ¿desea tomar la palabra el portavoz de algún otro grupo parlamentario? **(Pausa.)** Para fijar definitivamente su posición, tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Popular señor Ayllón.

El señor **AYLLÓN MANSO**: Quizá me he contagiado del ambiente de urgencia que estamos teniendo en la Comisión que se está celebrando. Únicamente para decir que el Grupo Parlamentario Popular no acepta la enmienda doble presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y reiterar también el argumento

antes comentado. Entendemos que la parte dispositiva de nuestra proposición establece que las comparencias regulares del gobernador serán para tratar todas aquellas cuestiones relacionadas con las atribuciones que el Banco de España tiene. Quedan perfectamente recogidas en el texto de la proposición las cuestiones que componen la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Uce-lay): Queda vista esta proposición no de ley para su ulterior votación.

— **SOBRE EL PROCESO DE PRIVATIZACIÓN DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001310.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Uce-lay): Punto 13 del orden del día, sobre el proceso de privatización de la compañía Trasmediterránea. Para su defensa tiene la palabra el señor Segura, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Este diputado, en representación del Grupo Parlamentario Socialista...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Uce-lay): Perdón, señor Segura, a efectos informativos, aunque usted es siempre respetuoso con el tiempo, tiene un máximo de diez minutos.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Este interviniente estudió la teoría de la relatividad y las transformaciones de Lorenz, y sabe que las dos columnas básicas de la relatividad es la contracción longitudinal y la dilatación del tiempo. No haré uso de la dilatación del tiempo, sino de la contracción longitudinal.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado esta proposición no de ley suscrita simbólicamente por los diputados que la hemos elaborado en representación de nuestro grupo, que representamos a circunscripciones en las que opera, a través de sus puertos, la compañía Trasmediterránea de forma importante. De ahí que los diputados por Baleares, Alberto Moragues y Teresa Riera; por Canarias, Felipe Hernández y el diputado que les habla; de Andalucía, Salvador de la Encina y Francisco Contreras, somos los seis firmantes de esta iniciativa parlamentaria porque estimamos que resulta muy positivo que el Congreso de los Diputados, a través de una resolución de esta Comisión, se posicione, marcando criterios a los que creemos debe ajustarse el proceso de privatización. Por eso planteamos que los criterios en los que tiene que basarse el análisis de las distintas ofertas que se presenten en este proceso que la SEPI tiene abierto, con objeto de privatizar la

compañía Trasmediterránea, se deben considerar como prioritarios y vinculantes, Primero. a) Garantías de cumplimiento del cuadro básico de servicios de los contratos de interés público, con exposición de un plan estratégico detallado por línea, con un estudio económico de viabilidad de la compañía y plan de explotación comercial para un horizonte de diez años, con especial compromiso del mantenimiento de la calidad de los servicios a los usuarios de las rutas servidas por la compañía, y a las que está obligada por la situación contractual que en la actualidad le vincula con el Estado. b) Garantías del mantenimiento integral de las prestaciones de la compañía de todos los servicios de los contratos de interés público en el horizonte temporal de la vigencia de los actuales contratos. c) Garantías mínimas de cinco años de homogeneidad, independencia y estabilidad del núcleo mayoritario del capital que se responsabilice de la gestión de la compañía y situación patrimonial y solvencia del mismo. d.) Garantías de mantenimiento de los puestos de trabajo, así como de los derechos y las condiciones laborales de los trabajadores, tanto de flota como de los que prestan servicios en tierra. Segundo. Especial valoración de la experiencia en tráfico marítimo y en este tipo de servicios de los máximos responsables de la futura gestión de la compañía, así como de la aportación que pudieran realizar otros socios tecnológicos e industriales. Tercero. Mantenimiento de las diferentes flotas que integran actualmente la compañía, con especial compromiso del mantenimiento y potenciación de las embarcaciones de alta velocidad de la flota del *jet-foil* que prestan servicio entre puertos de la Comunidad Autónoma de Canarias. Cuarto. Consulta a las comunidades autónomas que tienen transferidas las competencias reguladoras del transporte marítimo, y en cuyos puertos operen barcos de la compañía Trasmediterránea prestando servicio de transporte combinado de pasajeros y de mercancías. Quinto. Que la oferta económica sea el parámetro que se tome en consideración.

Señorías, esta propuesta se fundamenta en razones que hemos expuesto en reiteradas ocasiones, e incluso en el día de hoy en la comparencia del presidente de SEPI. La compañía Trasmediterránea ha jugado un papel fundamental en las comunicaciones marítimas con los dos archipiélagos, balear y canario, y en el tráfico del estrecho; es decir, en esos cuatro meses potentes de tráfico del estrecho en las rutas Algeciras-Ceuta, Almería-Melilla, Almería-Nador, ejemplos del papel que juega la compañía, que tiene una amplia cuota de mercado. El tráfico de Valencia o Barcelona con los puertos de la comunidad balear justifica, asimismo, el creciente papel que ha venido jugando. Además, Trasmediterránea tiene participación accionarial en otras compañías navieras de diferente índole, como la Naviera Mallorquina, AUCONA, Remolques Marítimos, etcétera y acuerdos comerciales con otras muchas compañías que podríamos citar.

De todos modos, lo importante no es la valoración cuantitativa de la compañía, sino el servicio que presta. Ha renovado su flota, se ha metido en las rutas del Mediterráneo con embarcaciones de alta velocidad, con catamaranes, con embarcaciones de doble quilla, o para 1.000 pasajeros y más de 200 vehículos, y también con la flota del *jet-foil* de la comunidad canaria, que se puso en marcha en 1980. Nos preocupa que quien se quede con la compañía tenga la libertad de disponer de estas embarcaciones de alta velocidad para otras rutas, debilitando así la prestación del servicio.

Anteayer, 22 de abril, se cerró el plazo de presentación de ofertas, que la SEPI debe analizar con meticulosidad, con un planteamiento estricto desde la perspectiva del servicio público, y no principalmente desde la economicista del rendimiento económico que se obtenga. Estamos haciendo una defensa razonada y razonable de lo que ya es un proceso inexorable de privatización.

Nos ha sorprendido extraordinariamente que la empresa naviera de un antiguo ministro del Gobierno integre una de las sociedades participantes. Si bien es cierto que existirán cauces legales que lo hagan posible, creemos que ética, estética y políticamente, causa estupefacción a la ciudadanía. La naviera que se quede con la gestión de esta compañía no debe dar origen a una acumulación de tráfico que la sitúe en posición preferente o que debilite la libre competencia. Estamos hablando de una compañía con cien años de historia, que ha disfrutado de un contrato-programa con el Estado desde el 1 de enero de 1978 al 1 de enero de 1998. En suma, de una compañía singular, que tiene que pertracharse ante la competencia que se producirá como consecuencia de la irrupción en los tráfico de cabotaje marítimo entre nuestros puertos de compañías europeas que ya han anunciado su aparición.

Para terminar, pedimos al Grupo Parlamentario Popular, que tiene la mayoría en esta Cámara, que analice con el mayor rigor posible la propuesta que formulamos, que creemos razonable. Sería deseable que la SEPI se viese arropada por un pronunciamiento positivo de esta Comisión en las decisiones que tendrá que tomar a lo largo de las próximas semanas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Uce-lay): Ya sabía yo, señor Segura, que las malas lenguas se equivocan a veces. Es usted una de las personas que más tiempo ahorra en esta Comisión; ha ahorrado siete minutos del tiempo que le habíamos otorgado.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Intentaré hacer honor a la intervención del señor Segura en cuanto a ahorro de tiempo. No podré explicar, desde el punto de vista científico —porque soy de letras—, en qué me baso para ser así, pero, desde el punto de vista de lo

que conozco, diré que voy a ser breve, e intentaré demostrar que sé lo que significa la palabra.

No se preocupe el señor Segura porque yo le agradezco el interés por el proceso de privatización de Trasmediterránea; no le quepa la menor duda que, igual que la SEPI ha logrado sanear y consolidar la empresa, va a saber también privatizarla de acuerdo con los intereses generales. Para ello va a hacer el proceso de acuerdo con los principios de publicidad, transparencia y concurrencia, a los que está obligado por el programa de modernización del sector público empresarial. Tal y como se ha comunicado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores —como es preceptivo y consta en la página web de dicho organismo donde puede consultarse—, en cumplimiento de la normativa vigente, los requisitos mínimos y los criterios de valoración del plan industrial a aplicar en el proceso de privatización de Trasmediterránea son los siguientes, y espero que con esto se tranquilice el señor Segura. Como requisitos mínimos —antes lo ha dicho el presidente de la SEPI— sin perjuicio de los requerimientos relativos al plan industrial, el adjudicatario deberá comprometerse a lanzar una oferta pública de acciones, por el cien por cien de la compañía, al precio por acción comprometido en su oferta vinculante. La oferta deberá comprometer expresamente al comprador por un plazo de cinco años, es decir, hasta la fecha del vencimiento de los vigentes contratos de la compañía Trasmediterránea con el Estado a: primero, el mantenimiento de una participación mínima en la compañía que asegure la mayoría y el control de la misma; además, en caso de ser un grupo, se comprometerá a la integridad y no alteración de posición de mayorías y minorías en el grupo comprador. Segundo, al mantenimiento de la plantilla fija de la compañía Trasmediterránea existente en el momento de formalización y al mantenimiento de las condiciones laborales existentes en la fecha de la propia formalización, sin perjuicio de los cambios que puedan producirse en el futuro como consecuencia de los mecanismos habituales de la negociación laboral. A los efectos de este requisito se identificará en la plantilla la formalización de la transmisión de acciones. Tercero, el mantenimiento de la sede social de Trasmediterránea en España. Cuarto, el mantenimiento de la unidad de la empresa; se entiende por unidad de la empresa a compañía Trasmediterránea S.A. y sus filiales mayoritarias. Y, quinto, el mantenimiento de los fondos propios en una cuantía no inferior a los que figuren en el balance de referencia de la compañía que se utilice para la formalización de la operación.

En cuanto a los contratos vigentes con el Estado español, el comprador asumirá la continuidad de las actividades comprometidas, así como el cumplimiento de los mismos hasta su finalización. Además de asumir su cumplimiento para continuar en el proceso, el candidato deberá detallar las garantías concretas que aseguren ese cumplimiento y, en todo caso, la cuantía mínima

garantizada y su formalización por cada compromiso de los anteriores citados, que podrían ser establecidos por SEPI en la comunicación que realizará sobre las bases de la presentación de la oferta vinculante. Se tendrá en cuenta luego en los criterios de valoración el precio por debajo del plan industrial; es decir, se dará prioridad también al plan industrial sobre el precio como una medida que asegure la viabilidad futura de la empresa. El plan industrial deberá contener el proyecto empresarial comprometido, el mantenimiento del personal, las garantías de los compromisos asumidos en el plan industrial y las garantías de los requisitos mínimos.

En conclusión, señor presidente, vamos a rechazar la proposición no de ley que estamos debatiendo porque todas las propuestas que se contienen en la iniciativa del Grupo Socialista están incluidas o incluso superadas en la fase del proceso de notificación a la Comisión Nacional del Mercado de Valores, y el resto suponen un intervencionismo en el proceso, contrario al principio de concurrencia que debe presidir, por imperativo legal, su desarrollo.

Para terminar, en cuanto a los puntos primero y quinto de la iniciativa del señor Segura —por detallarlos— ya están recogidos en las bases notificadas a la Comisión Nacional del Mercado de Valores. El punto segundo supone no tener en cuenta la propia experiencia de la compañía privatizada de forma que no podrían recibirse ofertas en las que no estuviera presente un operador. Dada la posición de mercado de la compañía y su capacidad industrial y tecnológica, entendemos que en las ofertas a valorar no es un requisito indispensable el que estén suscritas por un operador, de la misma forma que serán también consideradas las que lo estén. Con referencia al punto tercero cabe recordar que el último concurso realizado para la adjudicación de servicios entre islas en el archipiélago canario quedó desierto, realizándose actualmente esta actividad en régimen de mercado. En cuanto al punto cuarto, la transmisión de titularidad de una compañía de transporte marítimo no modifica ni las competencias reguladoras ni la regulación existente. Le recomiendo al señor Segura que estudie detalladamente la regulación existente y sabrá que no hay motivos para temer nada que pueda perjudicar en concreto a las islas Canarias, que comprendo que es su prioridad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Ucelay): ¿Desea algún otro grupo parlamentario tomar la palabra? (**Pausa.**) Tiene la palabra el señor Segura, por un tiempo de cinco minutos, para fijar su posición definitiva.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista tiene que indicar al portavoz del Grupo Parlamentario Popular que claro que hemos entrado en la página web y nos hemos leído todos los requisitos exigidos. Nosotros no hemos solicitado el

libro de ventas al banco que ha puesto en marcha el proceso de privatización, pero en la prensa han salido una serie de informaciones y una serie de datos que hemos podido constatar de forma fehaciente.

Nosotros creemos que no se nos ha querido entender la propuesta que hacemos. En el año 1980, una flota específica singular de la compañía Trasmediterránea, que es la flota de los *jet foil*, la puso en funcionamiento un gobierno de UCD de forma valiente. En el mundo no hay nada más que 40 ó 45 embarcaciones dedicadas al tráfico de pasajeros entre distintos puertos de cualquier lugar del mundo, como los *jet foil* que operan en Canarias. Si quien compre la compañía, en el libre ejercicio porque no se le obliga a mantenerla en las rutas dentro de la propia comunidad canaria, decide destinarla a otros tráficos produce una lesión importante y la administración autonómica canaria carece de mecanismos legales para impedir ese potencial éxodo futuro.

Este diputado claro que conoce la orden ministerial reguladora de la transferencia de la competencia reguladora, valga la redundancia, del transporte marítimo que se transfirió desde la Administración general del Estado a la comunidad canaria. Yo le puedo asegurar que esta preocupación que nosotros exponemos en uno de los puntos que leí, concretamente en el punto tercero, tiene una fundamentación rigurosa. A nosotros nos preocupan las posiciones de dominio que puede alcanzar un grupo de transportistas que se puedan hacer con el control de la compañía Trasmediterránea. ¿Que en su momento el Tribunal de la Competencia lo impediría? Previsiblemente. Pero ése es un criterio que nosotros mantenemos.

Nosotros creemos que la Administración general del Estado, que es la directamente responsable de la SEPI, tiene que tener muy presente que en todos los puertos españoles la compañía Trasmediterránea dispone de unos bienes inmuebles de terminales marítimas, cuya finalidad debe preservarse respetando los contenidos de la propuesta que nosotros hacemos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Ucelay): Tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: En la comparencia del señor presidente de la SEPI decía el señor Segura que él no se consideraba experto en nada. Yo creo que ahí se equivoca. Considero que es un experto en el estudio de la compañía Trasmediterránea, se lo reconozco y además se lo alabo en cuanto supone un interés enorme en este asunto, pero yo le diría que el estudio no le lleve a pasar las noches de blanco en blanco sobre la compañía Trasmediterránea —admitásemelo el simil—, y no le pase como a don Alonso Quijano y encuentre gigantes donde sólo hay molinos de viento. Yo creo que no hay nada que temer, señor Segura. Le vuelvo a decir que, viendo la regulación, respecto a las transferencias a la comunidad canaria de transportes

dentro del tráfico de las propias islas, no hay nada que temer en el futuro en esta privatización y en la forma en que se va a abordar.

— **SOBRE ELABORACIÓN DE UN PLAN ESPECIAL DE ACTUACIONES ECONÓMICAS Y SOCIALES (PEDAES) DIRIGIDO A LA REGENERACIÓN Y ORDENACIÓN DE LA SIERRA MINERA DE CARTAGENA-LA UNIÓN, EN LA REGIÓN DE MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000811.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Ucelay): Pasamos al siguiente punto del orden del día: Proposición no de ley sobre la elaboración de un plan especial de actuaciones económicas y sociales (PEDAES) dirigido a la regeneración y ordenación de la sierra minera de Cartagena-La Unión, en la región de Murcia. Para su defensa tiene la palabra el señor Eguiagaray. Pido a la señora vicepresidenta que ocupe mi puesto. **(La señora vicepresidenta, Riera i Reñé, ocupa la presidencia.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Riera i Reñé): Tiene la palabra el señor Eguiagaray.

El señor **EGUIAGARAY UCELAY**: Déjenme empezar por hacerles una confesión. Para mí la defensa de la proposición no de ley que voy a hacer en este momento no es la defensa de una proposición no de ley más. He puesto personalmente en ella bastante trabajo, no sé si algo de inteligencia, espero que también, y desde luego muchísimo corazón. Y aunque es verdad que a esta Comisión las motivaciones de los señores diputados no les tiene por qué importar, me gustaría que lo supieran todas SS.SS., y especialmente los portavoces del Grupo Parlamentario Popular. Esta no ha pretendido nunca ser una proposición no de ley para la polémica, mucho menos para una polémica con el Partido Popular, en cuyas manos está la adopción o no de una iniciativa en esta dirección; es o pretende ser una propuesta para el consenso y me importa muchísimo menos que el texto que yo mismo he redactado la afirmación del compromiso que yo creo que es debido respecto de una comarca dentro de la región de Murcia, que ha sufrido un abandono secular y del que todavía no ha acabado de salir.

Me gustaría, sobre todo, que pudiéramos constatar que populares y socialistas, y otros grupos parlamentarios que en el pasado, como el de Izquierda Unida, se interesaron también por una cuestión como ésta, y que podemos coincidir en la defensa no retórica de unos objetivos comunes, que significa tanto como afirmar lo bien fundado de la propuesta y simultáneamente poner políticamente los medios necesarios.

Para quienes no conozcan la sierra minera de Cartagena-La Unión, quizás la evocación de un paisaje lunar y la devastación o soledad que produce la visión de cráteres no rellenos en un ámbito con una belleza singular, pero simultáneamente objeto del hábitat de unas decenas de miles de personas que han visto su futuro completamente comprometido por una historia de devastación, de abandono y simplemente de desidia, me parece que es una evocación bastante razonable. Esta es una comarca, dentro de la región, que es bastante emblemática de lo que es la propia región de Murcia. Es difícil entender la historia de la región de Murcia sin hacer referencia a las muchas civilizaciones que allí se dieron cita, desde griegos, romanos, cartagineses y tantos otros movimientos migratorios o inmigratorios, que en buena parte tuvieron como motivación la explotación de riquezas que se producían en aquella región en tiempos remotos. La historia de la minería no es una historia de hoy, es una historia de hace muchísimos siglos, y no se entienden muchas cosas que ocurrieron en la región de Murcia, y en parte en España, sin hacer la evocación de la sierra minera de Cartagena-La Unión. Como no se entiende tampoco, en buena medida, la creación de movimientos sociales que han durado hasta hoy, entre otras cosas la creación de los brotes mismos del movimiento obrero en la región de Murcia, que están muy unidos a un municipio como el de La Unión, un municipio que, por otro lado, es casi de fábula, creado al calor de la explotación de los minerales y que sufrió los mismos avatares que en todas las fiebres del oro, que allí eran más bien de la plata, del plomo o del cinc y que tuvieron lugar en los primeros años del siglo XX y en parte del siglo XIX. Sin duda alguna esta es una zona que, de cara al futuro, es al mismo tiempo una zona con vocación de marcar el futuro, entre otras cosas porque una parte de lo que está sin definir en la región de Murcia en torno a su orientación estratégica tiene que ver con la recuperación de una idea de respeto ecológico, calidad medioambiental y al mismo tiempo atractivo turístico. Hace bastantes años ya se definió por las administraciones competentes, y con amplio consenso social, la necesidad de convertir esta comarca, precisamente objeto de particular devastación histórica, especialmente en los años del franquismo con la explotación minera llevada a cabo por Peñarroya, sociedad anónima, y famosa sobre todo por haber convertido la región de Murcia en un lugar responsable de uno de los vertidos ecológicos al Mediterráneo más escandalosos de la moderna historia de España, en un lugar que precisamente simbolizase una nueva vocación no solamente urbanística, sino al mismo tiempo de servicios de la región.

Estoy convencido de que mientras no solucionemos este tema tampoco resolveremos una parte de la orientación estratégica de la región de Murcia en términos de su vocación de futuro. Por eso es por lo que hace unos años, en 1995, se aprobaron las llamadas directrices de ordenación territorial, que hoy todavía están

vigentes desde el punto de vista legal y que sobre todo patrocinaban la puesta en común de los esfuerzos de las administraciones central, autonómica y local para hacer frente a un horizonte completamente distinto del que se había conocido en esta comarca en el pasado; un horizonte que tenía que ser el resultado conjunto del esfuerzo de la Administración del Estado habida cuenta de las inversiones comprometidas, pero también del esfuerzo y la prioridad señalada por la Administración autonómica y por el Parlamento regional de Murcia. Han pasado muchos años desde que en 1995 se aprobaron esas directrices que hoy siguen estando inéditas, pero me importa mucho menos evocar las directrices, incluso su actual vigencia legal, que la necesidad de retomar el esfuerzo que impulsó esa orientación. Con ese nombre o con otro, con esa orientación o con otra, con la modificación de sus presupuestos o con aquellos mismos presupuestos, sigue siendo una tarea inexcusable la elaboración de un plan en el que estén implicadas todas las administraciones para convertir, con la ayuda de fondos europeos y con el esfuerzo de las administraciones nacionales, esa comarca, que está devastada, en una comarca que pueda ser un embrión de futuro. Por eso, señorías, es por lo que he traído esta proposición no de ley, que ha sido objeto de conversaciones amistosas y amigables con compañeros de esta misma Comisión, con representantes de la región de Murcia y con movimientos sociales, y me atrevo a decir que todo el mundo cree que hay que hacer algo. Yo no dudo de esa voluntad de hacer algo pero lo que quisiera sería que eso se plasmara en una resolución que, con el texto que he presentado o con otro diferente, alternativo, pusiera de manifiesto que existe una voluntad política de convertir la retórica que hemos usado durante 10 ó 15 años respecto a esa comarca en un proyecto que realmente merezca la pena ser apreciado.

Por todo ello, señorías, hay que ir más allá de la resolución de los problemas que en este momento están pendientes ante la Unión Europea, como la regeneración de la bahía de Portman y las soluciones técnicas desde el punto de vista ecológico para ello, cuestión en la que está empeñada la comunidad autónoma y en relación con la cual está haciendo gestiones —de hecho, las últimas que conozco datan de hace poquísimos días—, con independencia de eso y de la solución que finalmente acabe por encontrarse, es obvio que hay otro tipo de actuaciones que merece la pena que se empiecen a llevar a cabo ahora y que exigen para su maduración un cierto tiempo, con lo cual ahora sería el momento para retomar aquella voluntad política y convertirla en un esfuerzo conjunto. La región de Murcia, el municipio de Cartagena y el municipio de La Unión no tienen capacidad financiera para hacer frente a las necesidades que hay en esa comarca sin apoyo estatal y europeo. Por eso es por lo que me parecía que no se trataba solamente de una cuestión del Parlamento regional, que no era una cuestión de carácter municipal, sino

una cuestión que deriva de las vergüenzas nacionales que tenemos en diferentes lugares de España y que merecen la acción de los poderes públicos, incluida la de la Administración central. Pasará seguramente tiempo sin que estas cosas se resuelvan, pero quiero dejar claro, señorías, que los socialistas seguimos empeñados en que eso se haga. No tengo la menor duda de que hay representantes del Partido Popular que están convencidos de la necesidad de abordar un trabajo en esa dirección. Lo que pido simplemente con este texto o con otro que se quiera presentar en sustitución del que yo he presentado, es que hagamos el esfuerzo de corregir lo que es un baldón y una vergüenza desde el punto de vista histórico y que merece una restauración y una reparación, incluso para la región, pero que al mismo tiempo está marcando una parte muy importante de su futuro. Hagamos realidad la expresión de voluntad política de que estamos dispuestos a poner los medios financieros, políticos y administrativos a su servicio.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Riera i Reñé): ¿Grupos que desean fijar su posición? (**Pausa.**)

Por el Grupo Popular, tiene la palabra don Andrés Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Tal y como indica, señora presidenta, voy a fijar la posición de mi grupo en relación con la proposición no de ley sobre la creación de un plan especial de actuaciones económicas y sociales para la regeneración y ordenación de la sierra minera de Cartagena-La Unión, en la región de Murcia.

Adelanto que a pesar de las buenas palabras, por otra parte brillantes, como siempre, del señor Eguiagaray, de quien cada vez que hablamos de la bahía de Portman tenemos que escuchar un análisis brillante, también bucólico en lo triste y siempre resignado, quiero señalar que no vamos a poder atender la petición de aceptar este o cualquier otro texto que se presente para la solución de los problemas de la bahía de Portman por cuanto entendemos dicho sea con todos los respetos, que el Partido Socialista ya no tiene legitimación para hablar de la bahía de Portman, ni siquiera tiene credibilidad, por los planes que hicieron en su momento y por los sucesivos intentos de encubrir otras contradicciones y otras historias de la región de Murcia relacionadas con la bahía de Portman. Hoy mismo aparecía en el periódico *El Mundo* una referencia según la cual parece que el señor Zapatero dice que Murcia es la única capital de provincia en la que van a perder las elecciones precisamente por culpa de su postura en el Plan Hidrológico Nacional. No sé si tratan de que Portman tape la desatención del Partido Socialista respecto a Murcia en otros temas tan trascendentes, tan importantes o más que este, aunque evidentemente este lo es, y por lo tanto una vez tras otra insisten en que lleguemos a un consenso sobre algo que como digo ellos no supieron hacer. La memoria no es selectiva y recuerda todas las actuaciones que sobre esto se han

hecho. Es verdad que las directrices de Portman y de la sierra minera están vigentes desde el año 1995. Yo tengo que recordar que esas directrices, que en el texto de la proposición no de ley se reconocen irrealizables por su magnitud y su ambición, se aprobaron sin ningún consenso, una vez que las elecciones de 1995 se habían producido, una vez que el Partido Socialista las había perdido y por un Gobierno, que no asamblea regional, en funciones, exactamente una semana antes de que el nuevo Gobierno del Partido Popular tomara posesión y se las encontrara encima de la mesa, lo que no sucedió con otros asuntos que sí dejaron encima de la mesa y cuya ejecución era mucho más fácil. Quiero señalar esto porque, a pesar de que las directrices eran absolutamente irrealizables y tenían dos componentes, una de calificación de suelo y tratamiento urbanístico, que está vigente y ha dado lugar a que no se adopte ninguna actuación contraria a esas directrices, y otra componente de obras que evidentemente pivotaban sobre la regeneración de la bahía de Portman y que han tenido mala suerte —a veces interesada— en su andadura hacia la aprobación de proyectos por la Unión Europea, no han dejado de realizarse otras obras de tipo menor, indudablemente, pero que eran trascendentes, como luego explicaré. Todo esto hace innecesario que hoy el Partido Socialista tenga que dar un impulso a la actuación del Partido Popular, que en todo caso, como digo, ha sido inasequible al desaliento y no se ha arredrado por las dificultades que se le han ido poniendo y sigue actuando en aras de obtener la solución definitiva de la bahía de Portman, que no tengo ningún inconveniente en reconocer, tal y como hicimos hace exactamente un año en la Comisión de Medio Ambiente al discutir también sobre este tema, que es uno de los mayores desastres ecológicos del Mediterráneo, si no el mayor de España.

Evidentemente, no hay retórica en las palabras de este representante del Grupo Popular. La Comisión debe ser consciente de que si no se ha realizado la regeneración de la bahía de Portman, ha sido por la cantidad de actuaciones sin convencimiento que se habían llevado a cabo antes del Gobierno del Partido Popular. El Partido Socialista hizo propuestas, que no proyectos, para que la regeneración de la bahía supusiera la retirada de los estériles de la bahía y su expulsión en el mar —lo cual era descabellado y ponía de manifiesto la no existencia de sensibilidad medioambiental alguna— o que fuera a las cortas mineras, que devino en irrealizable por los estudios que se hicieron con posterioridad por el grave riesgo de desestabilización del residuo al sacarlo del medio marino. No voy a repetir aquí una discusión técnica que tuvimos en otra comisión porque se nos ha pedido brevedad, pero tengo que decir que el único proyecto que tenía soluciones, que, dicho en lenguaje coloquial, tenía cara y ojos para poder ser ejecutado era el que conjuntaba la ejecución de una obra pública, como era la ampliación de la dársena de Escombreras, en el puerto de Cartagena, con la regene-

ración y el destino de los estériles para el relleno de los muelles que se hacían necesarios con la ampliación de la bahía de Escombreras. Aquel fue el único proyecto que supuso la superación de una evaluación de impacto ambiental, y alguien trató de sostener que era inseguro. Me gustaría saber cuál era el proyecto más seguro de todos los que se habían presentado, pero ese alguien o mejor algunos querían evitar que se ampliara la dársena de Escombreras, magna obra proyectada por este partido y la manera de cargársela era criticar la solución técnica de los rellenos. Desgraciadamente, lo único que han conseguido ha sido cargarse Portman, que no se regenera la bahía y que, no obstante, la nueva dársena de Escombreras se haga.

Como decía, el Partido Popular no se arredró, sigue actuando y en el último año ha firmado un convenio, concretamente el 26 de julio de 2001, es decir, inmediatamente después de que se negase la posibilidad de la financiación con fondos europeos, con el Ministerio de Medio Ambiente, con Puertos del Estado y CEDEX, ambos del Ministerio de Fomento, para realizar los trabajos tendentes a la regeneración y adecuación ambiental de la bahía; convenio que tiene cuatro fases, la cuarta de las cuales es la realización de las obras de regeneración. Es decir que hay un plan, un proyecto para llevar a cabo la finalidad de todos pretendida de regenerar la bahía y toda el área de la sierra minera de La Unión y de Cartagena.

Aquí debería terminar, pero quisiera decir antes al señor Eguiagaray que esté tranquilo, que está a punto de inaugurarse la carretera hecha por la Comunidad Autónoma que une Portman con Los Belones, que está comprometido para el ejercicio 2002 y 2003 el presupuesto necesario para rehabilitar la otra carretera que une Portman con La Unión a través de La Esperanza y que se están realizando obras de adecentamiento y de consolidación de todas las balsas mineras de la sierra y otras obras por parte de la comunidad autónoma en respuesta al cumplimiento de las directrices de Portman. Por tanto, que teniendo el mismo espíritu, no podemos sino manifestar nuestra postura en contra del apoyo a la proposición no de ley, por ser absolutamente innecesaria.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Riera i Reñé): Tiene la palabra, muy brevemente, el señor Eguiagaray.

El señor **EGUIAGARAY UCELAY**: Voy a hacer dos o tres puntualizaciones en relación con la posición que expresaba mi querido amigo el señor portavoz del Grupo Popular. La primera es de carácter formal respecto a que el señor Ayala negaba que yo tuviera legitimación. Supongo que ha sido un lapsus porque, como usted sabe, señor Ayala, la legitimación es una cuestión procesal, y supongo que no pretenderá que un grupo parlamentario no tenga legitimación activa para formular en este caso proposiciones no de ley. Si se refería a la legitimidad, que es una cuestión política, permítame

en ese caso que, sin ser brusco, le diga que no tiene usted derecho a negar legitimidad a quienes tenemos representación de los ciudadanos. Esa es una acusación demasiado gruesa en su boca, que no quiero tomar en consideración. En segundo lugar, también desde el punto de vista formal, creo que usted ha confundido las elecciones. Me parece que 1996 es el año en el que gana las elecciones el Partido Popular, y estábamos hablando del año 1995, que es cuando se aprobaron. El Gobierno no estaba en funciones, sino que tanto el Gobierno de la nación como el Gobierno regional estaban en pleno ejercicio.

Pero, más allá de esto, señor Ayala, déjeme decirle que me produce una enorme tristeza el tono en el que me ha contestado. Ha hecho una mala defensa, en la que el argumento es culpar a los otros para negar el esfuerzo común que yo le pedía. No sé si usted ha estado a la altura del debate que yo le proponía, que no era sobre las responsabilidades del pasado ni sobre las muchas que a mi juicio ustedes tienen y que yo no he querido ni siquiera suscitar, ni sobre los fracasos que desde que gobierna el Partido Popular en la región de Murcia se han venido produciendo en torno a la solución de la bahía de Portman, de la que apenas he hablado porque me parece que es una parte del problema, pero no la totalidad del mismo. Lamento que usted me venga a decir que al parecer no tenemos un problema y que no es necesario aportar soluciones porque tan pronto como haya una solución técnica —que según sus anuncios tenía que haberse producido ya hace varios años y todavía estamos esperando—, tendremos por arte de birlibirloque la solución al complejísimo problema que no es sólo el de la bahía de Portman, sino el de toda la sierra minera. Me hubiera gustado, señor Ayala, que me hubiera dicho otra cosa distinta, quizás más sincera. Coincido con usted en los objetivos; trabajemos para encontrar una solución que pueda ser de común acuerdo. Si lo que me quiere decir es que jamás los socialistas hemos tenido preocupación por ese problema ni hecho propuestas, está usted diciendo algo que es falso. Y si usted pretende que sólo ustedes se preocupan por ese tema y sólo ustedes encuentran soluciones, está diciendo algo de lo que hoy todavía no tiene constatación. Me hubiera gustado una solución que hubiera significado simplemente salir al encuentro de lo que yo le estoy proponiendo. Hagamos un plan de común acuerdo, pero por favor no pretenda sustituir un plan para la sierra minera con encontrar una solución técnica para la bahía de Portman, que no será siquiera el comienzo de la solución sino solamente una parte del problema resuelto, porque habremos perdido muchos años en la solución de un problema que es mucho más amplio de lo que usted ha planteado.

Termino, señora presidenta. Lamento, señor Ayala, que en esta cuestión mi amistad, que seguro que es recíproca por su parte, no encuentre un acomodo político para algo en lo que estoy seguro de que si los ciudada-

nos de la región de Murcia nos estuvieran escuchando en este momento desearían que usted y yo estuviéramos de acuerdo, porque ellos saben que hay un problema y requieren una solución, no un discurso retórico.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Riera i Reñé): Por último, tiene la palabra muy brevemente el señor Ayala.

El señor **AYALA DÍAZ**: He tenido cuidado de no negar la legitimidad formal del señor Eguiagaray. He dicho que el Partido Socialista no estaba legitimado para hacer una defensa y no he querido entrar en datos concretos sobre la postura por no agriar innecesariamente el debate. Quizá ahora su intervención me obligue a decir que el señor Borrell y la señora Narbona obligaron a hacer unas directrices inabarcables con la promesa de obtener financiación europea. Bien es cierto que se firmó un protocolo que decía que había unas dotaciones presupuestarias concretas para los años 1994 y 1995, pero los presupuestos de dichos años no contenían ni una sola peseta de los compromisos que se habían adquirido en ese protocolo y que llevaron a la Comunidad Autónoma de Murcia, por creer lo que decían los compañeros socialistas de Madrid, que estaban gobernando, junto con los que debían estar gobernando en la Comunidad Autónoma de Murcia, también socialistas, a hacer unas directrices que han sido inabarcables.

A eso me refería, y lo sostengo, cuando he aludido a la credibilidad que puede darse hoy en día para sostener y defender esa postura.

Por otra parte, no estoy equivocado respecto a la celebración de las elecciones por cuanto se aprobaron efectivamente en mayo de 1995 por el Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, celebradas las elecciones autonómicas del año 1995 y habiendo perdido el Partido Socialista las elecciones autonómicas del año 1995. El Partido Popular se encontró con que la semana anterior se había adoptado el acuerdo de aprobar unas directrices que suponían un compromiso, como señala la proposición no de ley que hoy estamos debatiendo, de 48.000 millones de pesetas de inversión, sin un duro comprometido ni en los presupuestos de la comunidad autónoma, ya aprobados, para el ejercicio de 1995, ni en los presupuestos del Estado para 1995 y 1996, y el Partido Socialista siguió en el Gobierno hasta las elecciones de 1996. Por tanto, he dicho lo que he querido decir y la tristeza que a usted le produce me la ha estado produciendo a mí también muchísimos años ver que no se daban soluciones porque no se cumplían las promesas que formalmente adoptaban los representantes del mismo partido en Madrid o en la Comunidad Autónoma de Murcia.

No es cierto que el Partido Popular no quiera una solución global. Si ha leído usted la prensa de ayer, habrá visto que el convenio al que he hecho referencia, cuyos primeros resultados han hecho que el viernes de

la semana pasada se pudieran presentar en Bruselas las alternativas de solución de la bahía de Portman, una vez que se haya eliminado la mala imagen que la regeneración tenía por la incógnita respecto a dónde van a ir los estériles, solventaba tanto la regeneración de la bahía como la regeneración ambiental de la sierra. En la prensa de ayer puede usted comprobar los términos en los que se manifestaba el consejero señor Ruiz Abellán, que está luchando denodadamente por solventar un problema que la región tiene y que, como le señalo, no necesita en este momento el apoyo del Partido Socialista por cuanto tiene un discurso agotado en esta materia.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Riera i Reñé): Con esto damos por finalizado el debate sobre esta proposición no de ley. **(El señor vicepresidente, Eguiagaray Ucelay, ocupa la presidencia.)**

— **SOBRE MEDIDAS PARA MANTENER EL TEJIDO INDUSTRIAL Y DESARROLLAR NUEVOS ESTUDIOS DE INDUSTRIALIZACIÓN EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001365.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Ucelay): Punto decimoquinto del orden del día, sobre medidas para mantener el tejido industrial y desarrollar nuevos estudios de industrialización en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

En nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Frutos.

El señor **FRUTOS GRAS**: En el caso de Palencia, con Fontaneda, Nabisco y United Biscuits nos encontramos ante algo reiterado. Se compran empresas, se promete inicialmente, antes de la compra de la empresa, el oro —no cito al moro porque no son tiempos para hacerlo—, se argumenta que la llegada de transnacionales creará riqueza, creará trabajo, hasta alegría, y luego todo depende de los beneficios de los planes que tiene cada empresa, cada multinacional, cada grupo transnacional en cada país y en cada comarca para vender sus productos.

En el caso de Fontaneda, Nabisco quería eliminar competencia y buitrear una marca que vive en la memoria de la gente, una marca tradicional que tiene 100 años y que además tiene un buen producto que está instalado, que es solvente en el mercado, además de que vive en la memoria de la gente porque ha sido un buen producto. En definitiva, de lo que se trata en este momento es de quedarse con la cuota de mercado para sus productos.

Y luego, si va bien, si los beneficios son rápidos y muchos, se continúa con los planes de la empresa

matriz, Nabisco en este caso concreto, si no, se vende o se cierra. En este caso concreto nos encontramos con una propuesta de cierre, con lo que un pueblo, una comarca y una región quedarían más al desamparo, ya que estamos hablando de zonas con escaso tejido industrial, con escaso tejido comercial y con escasos servicios y por tanto, en proceso de despoblación. Estamos hablando de las nueve provincias de Castilla y León, que tienen dos millones y medio de habitantes, la región más grande de Europa, con 95.000/96.000 kilómetros cuadrados, y sin embargo vemos que cada vez hay menos proporción entre habitantes, territorio y riqueza en conjunto.

Pasa el tiempo y se cumplen los planes de la empresa, se destruye la calidad del producto, se desprecian mercados, en este caso el mercado español y el mercado mediterráneo, y a pesar de que ha habido unas inversiones en modernización por parte del conjunto de las administraciones de cerca de 36 millones de pesetas para la adaptación profesional de los trabajadores en investigación, en ciencia, en tecnología e innovación, finalmente se llega a la liquidación de la empresa previo expediente de regulación que en un primer momento representa la pérdida de más de cien puestos de trabajo.

Nabisco Ibérica vende su centro de Palencia a otra transnacional, la United Biscuits, y ésta es la que plantea en este momento el cierre de la factoría de Palencia. Todo ello seguramente redundará en beneficio de otros productos muy internacionales, muy *snob*, mucha galletita, pero que normalmente tendrán una calidad bastante inferior a la que tiene el producto que ofrece y que ha ofrecido siempre la marca Fontaneda. No hay que decir que Aguilar de Campoo y toda la comarca, yo diría incluso que más allá de la comarca, las gentes de Palencia y Castilla León tienen preocupación, tienen miedo y escepticismo ante la posibilidad de que, después de tanto tiempo de incuria, se vaya a hacer algo para mantener su riqueza, para mantener sus industrias, para desarrollar más sus servicios, etcétera. Ante todo ello, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida se hace eco de estas preocupaciones, de este miedo, de este escepticismo y de las movilizaciones de los trabajadores de Aguilar de Campoo y de toda la comarca, exigiendo soluciones que pasen por el mantenimiento de la empresa, por el mantenimiento de los puestos de trabajo, por el mantenimiento, en definitiva, de la riqueza que representa esta empresa. Es por ello por lo que nosotros traemos esta propuesta.

Finalmente, ante determinadas propuestas que han presentado otros grupos, tengo que decir que no vamos a aceptar las enmiendas y vamos a mantener los dos puntos que hemos planteado desde el principio.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Ucelay): En nombre del Grupo Popular, para defender sus enmiendas, tiene la palabra su portavoz, señor Gómez Darmendrail.

El señor **GÓMEZ DARMENDRAIL**: Lo primero que quiero decir es que la proposición no de ley que nos ocupa es ciertamente confusa. En la exposición de motivos y ahora el portavoz el señor Frutos en su intervención, se ha hablado de Fontaneda, de Aguilar de Campoo y de Palencia. Sin embargo, lo que es estrictamente la proposición no de ley trata sobre medidas para mantener el tejido industrial y desarrollar nuevos estudios de industrialización de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Desde el Grupo Parlamentario Popular hemos querido centrar el problema y por eso hemos planteado una enmienda de sustitución que luego presentaré, aunque me ha parecido oír al señor Frutos que no la va aceptar; no obstante, la presentaremos.

Quien ha resumido muy bien la situación de lo que pasa en Aguilar de Campoo, en Fontaneda, ha sido el presidente de la Junta de Castilla y León. Ayer en las declaraciones que realizó a un medio de comunicación dijo exactamente: «Este caso es algo más que un caso de crisis industrial; es la defensa de unos puestos de trabajo y la continuidad de unas familias en unas zonas rurales». Efectivamente, la Junta de Castilla y León no puede poner en tela de juicio su política industrial, abierta a que vengan más inversiones y empleo, porque una multinacional decida cerrar la fábrica de Fontaneda de Aguilar de Campoo. Nosotros esperamos finalmente que esto no suceda, porque ahora creo que en estos mismos momentos hay unas negociaciones abiertas sobre el tema. Hay que decir que hay multinacionales modélicas. Existen fábricas de galletas a las que no les va tan mal. Por ejemplo, la fábrica de Galletas Gullón, en el propio Aguilar de Campoo, ha triplicado el número de trabajadores, es decir, ha pasado de 105 a 300 trabajadores, con una inversión de 7.000 millones de pesetas. En Venta de Baños, también provincia de Palencia, la fábrica de Galletas Siro ha multiplicado por seis sus trabajadores, pasando de 60 a 375, con una inversión de 8.000 millones de pesetas. Por lo tanto, desde mi grupo creemos que no puede hablarse de desindustrialización en Castilla León ni en Palencia. De lo que hay que hablar es de un problema concreto en una localidad concreta. Ese es el asunto.

Para demostrar que no hay desindustrialización con toda brevedad, señor presidente, voy a dar algunos datos de Castilla León y de Palencia, puesto que el problema que nos ocupa es Palencia, y que cada uno juzgue lo que le parezca. El peso que tiene la industria en Castilla y León supone prácticamente dos puntos más que la media nacional. La industria en Palencia genera casi el 27 por ciento del valor añadido bruto provincial, es decir, cuatro puntos por encima de la participación que ese sector tiene en la economía regional y por tanto casi seis puntos más que la media nacional. La previsión de crecimiento en Castilla y León para el año 2002 es de un 2,9 por ciento. Aquí estamos en la Comisión de Economía y todos sabemos lo que va a crecer el país y por tanto podemos decir que Castilla y León estará por enci-

ma de la media nacional. La economía en Palencia en los últimos años ha crecido un 22,6 por ciento, es decir, 2,4 puntos por encima de la media de España, y si quiere ustedes la equiparación con la Unión Europea, 9,2 puntos sobre ésta. En Castilla y León en los últimos tres años, a través de los programas de la Agencia de Desarrollo Económico, se han realizado inversiones por un valor superior a los 2.580 millones de euros, de los cuales en Palencia han sido 300,7 millones de euros. En este mismo período, a través del programa de creación de empresas, se han realizado inversiones por más de 8,5 millones de euros, que en Palencia han sido más de 450.000 euros. Si quieren datos del año pasado, les diré que sólo en la línea de incentivos regionales se han aprobado 192 proyectos en Castilla y León, con una inversión de más de 706 millones de euros, que han supuesto la creación de 2.910 nuevos empleos. En Palencia, y siempre referido al último año, fueron aprobados 21 proyectos con inversiones de más de 131 millones de pesetas que han creado 329 nuevos empleos. En lo que se refiere a los datos de lo que lleva la legislatura en Castilla y León, les diré que se han creado 9.625 nuevas sociedades mercantiles, de las cuales 644 en Palencia, y más de 40.000 puestos de trabajo, de los cuales 2.420 en Palencia. Por cierto, el mes pasado Castilla y León ha sido la comunidad que más empleo ha generado con 3.367 empleos. Para terminar con los datos, señorías, quisiera decir que en la actualidad hay en Castilla y León más de 147.000 empresas en funcionamiento, es decir, casi 14.000 más que en 1995.

Ustedes dirán, señorías, y efectivamente tienen toda la razón, que todos estos datos no evitan que en Aguilar de Campoo se haya producido un serio problema, ante el que ha habido diferentes reacciones. Mientras unos se dedicaban a lanzar soflamas contra multinacionales, contra el Gobierno regional, etcétera, otros, o sea, el Partido Popular de Palencia, ha presentado una proposición no de ley en las Cortes regionales, instando al Gobierno regional a que adelante la construcción de un polígono industrial en Aguilar de Campoo. El Partido Popular de Palencia considera —y hay dos destacados y cualificados militantes de Palencia, los diputados doña Celinda Sánchez y don Juan Carlos Guerra— que la comarca de Aguilar no debe depender únicamente de la industria agroalimentaria, como las fábricas galleteras, por lo que propone potenciar la creación de un nuevo tejido industrial en la zona.

Ese es el camino, señorías, soluciones concretas para problemas concretos, aunque eso no impide, vuelvo a insistir en ello, que se siga dialogando para encontrar una salida a la galletera Fontaneda y a sus puestos de trabajo. **(La señora vicepresidenta, Riera i Reñé ocupa la presidencia.)**

Para concluir, señorías, necesito solamente un minuto para presentar la enmienda que mi grupo ha planteado y aunque el señor Frutos dice que no la va a aceptar, me gustaría que esta Comisión la conociera. El Gobier-

no ha demostrado durante estos años estar interesado en el desarrollo de todas las regiones españolas dotándolas entre otras cosas de suficientes infraestructuras que faciliten su progreso como pone de manifiesto el esfuerzo realizado para la ampliación, mejora y mantenimiento de todas ellas. El caso de Castilla y León no ha sido una excepción y dentro de esta comunidad autónoma tampoco lo ha sido Palencia. Es de destacar, ya que en la proposición no de ley se hace continua mención a Aguilar de Campoo, que el Ministerio de Fomento ha tramitado el expediente para la realización de un autovía entre Palencia y Santander cuyos tramos están ya adjudicados o en período de adjudicación. Quiero subrayar que no se había realizado con anterioridad a 1996 ninguna actuación administrativa entre Aguilar de Campoo y Palencia, siendo, como SS. SS. saben, un elemento esencial para el desarrollo de una región la existencia de infraestructuras que faciliten y permitan el establecimiento y mantenimiento del tejido industrial de esa zona. Otro elemento importante es la evolución de la población en Castilla y León en general y en Palencia en particular. Se observa que tanto el saldo vegetativo como el migratorio son negativos. Ello supone una lenta pero continua despoblación de la región, lo cual es a juicio de mi grupo un serio motivo de reflexión. En ese sentido, es necesario que se adopten medidas para intentar evitar este proceso mediante proyectos que permitan generar empleo y que hagan atractiva a los habitantes la permanencia en sus regiones de origen al tener posibilidades de poder llevar a cabo una iniciativa empresarial o de encontrar un trabajo adecuado a su calificación profesional. En cualquier caso, todas las actuaciones que el Gobierno desee realizar deben estar coordinadas con las administraciones territoriales, así como contar con la colaboración de los agentes económicos y sociales. Por todo esto el Grupo Popular propone la siguiente enmienda de sustitución: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a continuar impulsando, en colaboración con las administraciones territoriales y los agentes económicos y sociales, todas las medidas de apoyo y desarrollo alternativo al sector industrial de la provincia de Palencia que contribuyan a la generación de empleo y eviten la despoblación. Espero que el señor Frutos reconsidere lo que ha dicho al inicio, espero que sea aceptada por el grupo proponente y votada favorablemente por el resto de los grupos de la Cámara.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Riera i Reñé): ¿Algún grupo quiere tomar la palabra para fijar posiciones? (**Pausa.**) Damos la palabra al portavoz del Grupo Socialista, don Julio Villarrubia.

El señor **VILLARRUBIA MEDIAVILLA**: Dado lo avanzado de la hora, voy a ser lo más breve posible, pero no por ello puedo dejar de hacer algunas valoraciones y precisiones que consideramos importantes

desde mi grupo parlamentario. Vaya por delante nuestro total acuerdo con el contenido global de la proposición no de ley presentada por Izquierda Unida. El panorama idílico que ha planteado el portavoz del Partido Popular respecto a Castilla y León y en concreto sobre Palencia me parece lamentable y algún dato daré al respecto. No se puede jugar sólo con las cifras, sino con la realidad de los seres humanos que están padeciendo lo que a continuación plantearé.

¿Qué es lo que ocurre aquí con el problema de Fontaneda y Aguilar de Campoo? Confluye una actitud de despojo industrial de la multinacional United Biscuits, porque se trata de un cierre fraudulento en una empresa que se ha demostrado rentable por la información que tenemos. Hay una ausencia total de política industrial de la Junta de Castilla y León y una actitud pasiva, por no decir de complicidad del Gobierno de la nación. (**Un señor diputado: ¡Qué barbaridad!**) Como consecuencia de todo ello, se han producido unas masivas movilizaciones masivas de todo el pueblo palentino, no sólo de Aguilar de Campoo y comarca, las más importantes producidas en la historia de Palencia, y esto, unido al eco que afortunadamente ha existido de los medios de comunicación, ha hecho variar, y lo agradecemos, la posición inicial del Partido Popular, que en boca de su propio presidente y de varios ministros había manifestado que estamos en una economía libre de mercado y que lo lamentaba, pero nada podía hacer para solucionar la crisis de Fontaneda en Aguilar. Estas masivas movilizaciones —insisto— han abierto una luz y una esperanza —ahora mismo se encuentran en una reunión que no sé si habrá terminado, en Tordesillas, algún representante de la Junta de Castilla y León, de la empresa y de los trabajadores— ante lo que era un cierre fulminante parece que de momento al menos se pueden iniciar algunas conversaciones, que de no haber sido por estas movilizaciones hubieran resultado imposibles.

Quiero agradecer expresamente en un pequeño paréntesis a don Francisco Frutos, además de la presentación de esta iniciativa, su apoyo personal y directo en la manifestación junto al pueblo palentino y de Aguilar del pasado día 18 de abril, manifestación donde había más de 10.000 personas, que en una comarca palentina bastante despoblada, lamentablemente, es todo un hito histórico, y donde hubo notables ausencias como las de todos los cargos orgánicos e institucionales del Partido Popular.

Señorías, las industrias galleteras y azucareras son estratégicas y claves para el desarrollo futuro de Castilla y León y de Palencia. En Palencia y en Castilla y León en general, lamentablemente, pese al panorama idílico que se nos ha presentado por el portavoz del Partido Popular, hay una masiva emigración, sobre todo de jóvenes, hay mayor despoblación y más envejecimiento; casi el 90 por ciento de los universitarios de nuestra región, capital humano fundamental, tiene que emigrar buscando puesto de trabajo, no sólo dentro de mi provincia sino

dentro de mi región. Se dice que hay política industrial por parte de la Junta de Castilla y León y que no hay sangría ni crisis en nuestro tejido industrial. Fíjense, por poner sólo algunos ejemplos de los últimos meses: Tecnauto, en Valladolid, Enertec, en Valladolid, Alfacel, relacionado con Santa Bárbara, en Palencia también, Delphi, en Olvega (Soria) Revilla, en Soria, Yakazi Monell, en Segovia, Cellophane, en Burgos, Fontaneda actualmente en Aguilar, y les adelanto, porque estamos hablando de la crisis industrial de Castilla y León, un nuevo problema que esperemos que el Gobierno sí evite y lo digo con tiempo para que quede en acta constancia expresa, y es la Azucarera de Monzón, en Palencia. Esta azucarera, y hay que señalar que Palencia ya ha pagado un alto tributo en la reestructuración con el cierre de la azucarera de Venta de Baños, también a escasos kilómetros de la de Monzón, no puede cerrarse. Hay serios indicios de riesgo de que esto pueda suceder y adelantamos que esto, además de afectar a centenares de trabajadores entre fijos y fijos discontinuos, afecta a todo el sector remolachero palentino, que es el segundo en producción de toda Castilla y León.

Advertimos y adelantamos: en Palencia no vamos a permitir un nuevo tributo, una nueva sangría con el cierre de la azucarera de Monzón. El Partido Popular especialmente en este caso tiene mucho que decir y no hay más que mirar las fotografías del consejo de administración de Azucarera Ebro Agrícola para ver a notables y notorios conocidos designados por el Partido Popular, que tienen la obligación de velar porque esta sospecha o indicio de cierre no se consume.

En definitiva, quiero formular una sola cuestión a don Francisco Frutos. Quisiera hacer una enmienda *in voce*, que no cambia en absoluto, más bien al contrario, el contenido de su proposición no de ley, porque puede incluirse en el párrafo primero o bien en un tercero, ya que toda la exposición de motivos se refiere a Galletas Fontaneda, de Aguilar, y se habla luego de tomar medidas en conjunto para Castilla y León. Habida cuenta que estamos de acuerdo con lo que la propia Izquierda Unida plantea como punto principal, el problema actual y vigente de Galletas Fontaneda, pediríamos si no tuviera inconveniente el señor Frutos, añadir bien en el primer punto o bien como un tercero la demanda al Gobierno para que lleve las actuaciones necesarias que eviten el anunciado cierre de la fábrica de Galletas Fontaneda en Aguilar de Campoo. Podría entenderse implícito en el punto primero, pero habida cuenta del problema específico y concreto que están viviendo y padeciendo los trabajadores y la comarca de Aguilar de Campoo, parecería coherente con el propio contenido y la exposición de motivos hacer referencia expresa, si lo tuviera a bien el señor Frutos, a Galletas Fontaneda en Aguilar de Campoo, insisto, bien en el punto primero, manteniendo la redacción, o bien añadiendo un tercer punto instando al Gobierno para que lleve a cabo las actuaciones necesarias que eviten el anunciado cierre

de la fábrica de Galletas Fontaneda en Aguilar de Campoo (Palencia).

Esto es en resumen, habida cuenta de la hora, cuanto queríamos adelantar. **(El señor Guerra Zunzunegui: Añadid electrolisis y Santa Bárbara.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Riera i Reñé): Tiene la palabra el señor Frutos, a efectos de la aceptación o rechazo de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular y de la enmienda *in voce* presentada por el Grupo Socialista.

El señor **FRUTOS GRAS**: Empiezo por lo más fácil. Acepto la enmienda *in voce* Creo que puede ir en el punto 1, es donde corresponde, al final del punto y seguido.

Voy a explicar la diferencia que hay entre lo que planteamos nosotros y la enmienda del Grupo Popular. Lo que pasa es que a veces determinados comportamientos políticos hacen más fácil una decisión cuando se había tenido en cuenta la propuesta de enmienda. Nuestra proposición no de ley en su primer punto dice: Mantener el tejido industrial de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, todo; con la enmienda *in voce* que propone el Grupo Socialista, queda completo. ¿Qué dice la enmienda del Partido Popular?: Continuar impulsando (con lo cual se entiende que se está impulsando; si hubiera dicho impulsar, se entiende que se está haciendo algo pero se quiere impulsar más), pero, no, continuar impulsando (como ya se está haciendo bien) en colaboración con las administraciones territoriales y los agentes económicos y sociales todas las medidas de apoyo y desarrollo alternativo al sector industrial de la provincia de Palencia, lo cual no quiere decir, no se dice expresamente, que se defiende la existencia de la factoría Fontaneda en Aguilar de Campoo. No se dice. En cuanto al apoyo a medidas alternativas, coincide con lo que planteaba el señor Gómez, en el sentido de que el presidente de la Junta quiere desarrollar y que tiene ya toda una serie de perspectivas, que han aprobado una moción, etcétera. Me parece muy bien que desarrollen industrialmente, que desarrollen los servicios, que eviten que se cierren más empresas. Me parece muy bien; pero en esta proposición no de ley de lo que se trata es de mantener el tejido industrial, por tanto, mantener la fábrica de Aguilar de Campoo, no el desarrollo alternativo al sector industrial de la provincia, que es otra cosa, que es lo que dice la Junta de Castilla y León a través de esta moción: que van a desarrollar el tejido industrial, a mi entender, sustitutivo de los puestos de trabajo que van a desaparecer en Aguilar de Campoo en este momento concreto. Luego todo eso de la sustitución de puestos de trabajo y de desarrollo alternativo viene o no viene, ya que a menudo, cuando se termina la tensión y los trabajadores a veces parcial o totalmente derrotados vuelven a sus casas, si te he visto, no me acuerdo, y de aquellas

promesas no queda absolutamente nada. Por tanto, vale más, aunque sea sólo en el papel, atar bien las cosas.

No se puede hablar, decía el señor Gómez, de desindustrialización. Entonces, ¿puede explicarme qué representa el despoblamiento, que incluso recuerda usted en su propia enmienda cuando dice: generación de empleo y evite la despoblación? Usted habla de despoblación porque en su estado de ánimo está que hay y ha habido una despoblación económica que tiene sus vertientes industriales, de servicios, etcétera.

Por tanto, hay despoblación, desindustrialización, ruptura del tejido económico o desaparición de una parte del tejido económico y, por tanto, despoblamiento.

Usted habla de crecimiento y, sin embargo, reconoce usted mismo que la población está estancada. No concuerdan sus macromagnitudes con la realidad social y demográfica. ¡Qué quiere que le diga! Me preocupa más el último hombre, la última mujer de Castilla y León, como seres humanos, que no las macromagnitudes que me ha dado usted, macromagnitudes que no concuerdan con la realidad social y demográfica que hay en Castilla y León. Por tanto, frente a todo esto mantengo, naturalmente, la proposición no de ley, incorporando la enmienda que ha hecho el Grupo Socialista. **(El señor Gómez Darmendrail pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Riera i Reñé): ¿A qué efectos pide la palabra el señor Gómez?

El señor **GÓMEZ DARMENDRAIL**: He sido aludido, va a ser una intervención muy breve, son treinta segundos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Riera i Reñé): Tiene la palabra el señor Gómez de forma breve.

El señor **GÓMEZ DARMENDRAIL**: El señor portavoz del Grupo Socialista me acusa de plantear un panorama idílico. Lo único que he hecho es dar cifras, pero entre lo que usted llama panorama idílico y su intervención apocalíptica, según la cual parece que va a llegar el juicio final de las industrias en Castilla y León, hay una diferencia. Sólo he dado datos y le voy a dar uno más. En la legislatura que gobernó el PSOE en Castilla y León se perdieron 5.560 puestos de trabajo, el equivalente a 26 *fontanedas*. En estos tres años la Junta de Castilla y León lleva creados 40.000 puestos de trabajo. Cuando usted nos acusa de ausencia de política industrial, no sé qué tendría que decir de la legislatura en que gobernaron ustedes.

El señor Frutos se ha referido al tema de la evolución de la población. Yo he hablado de ello, lo he metido en la enmienda, lo he reconocido y que no concuerden las macromagnitudes con la realidad social es una cosa que usted puede decir si le parece, pero lo que yo le digo es que la enmienda que habíamos hecho de sustitución es bastante más completa que su punto núme-

ro 1. Si usted quiere poner la parte que le ha dicho el portavoz del Grupo Socialista como tercer punto, al hacer tres puntos, a lo mejor podríamos hacer votaciones separadas y llegaríamos quizá a mejores acuerdos. Es decisión suya.

El señor **FRUTOS GRAS**: ¿Cuál es su propuesta?

El señor **GÓMEZ DARMENDRAIL**: Su propuesta tiene dos puntos. Nosotros habíamos hecho una enmienda de sustitución. Tiene una enmienda *in voce* del Grupo Socialista que usted la ha recogido en el punto primera. Yo le digo —él ha dicho que no le importaba ponerla en el punto 1 ó 3— que si usted la pone en el punto 3, a lo mejor podemos llegar a mejores acuerdos y con más sencillez, pero, de todas formas, también, señora presidenta, quiero decir que ha habido tiempo sobrado para hacer enmiendas; las enmiendas *in voce* finales siempre tienen los problemas que tienen.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Riera i Reñé): Entiendo que no se acepta la enmienda, señor Frutos.

El señor **FRUTOS GRAS**: Queda tal como la he expresado, aceptamos la enmienda *in voce*.

El señor **GÓMEZ DARMENDRAIL**: Señora presidenta, me gustaría que llegaran las cosas por escrito. Nosotros hemos hecho una enmienda con 48 horas y ahora se nos presenta otra *in voce* que desconozco cómo ha quedado redactada. Si me pueden pasar una redacción de la enmienda, se lo agradecería.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Riera i Reñé): Agradecería al portavoz del Grupo Socialista que repita el texto de su enmienda.

El señor **VILLARRUBIA MEDIAVILLA**: Brevísimamente. Después de tan larga y exhaustiva intervención, entiendo que pueda estar cansado por la hora, pero es una línea, en la que se insta al Gobierno para que lleve a cabo las actuaciones necesarias que eviten el cierre anunciado de Galletas Fontaneda en Aguilar, nada más, una línea o línea y media. Si es de difícil asimilación, tengo que decir que el proponente la ha aceptado y nosotros estamos satisfechos y esperamos que el Grupo Popular también la acepte. Es sólo esa línea, que va además en concordancia con la exposición de motivos de la proposición no de ley de Izquierda Unida. No es nada distinto, es el objetivo fundamental del punto 1 de Izquierda Unida sólo que esta se refiere a todo el tejido industrial y nosotros decimos que, además de todo Castilla y León, se recoja expresamente el problema de Galletas Fontaneda, nada más, en una línea.

El señor **GÓMEZ DARMENDRAIL**: ¿Se puede pasar por escrito?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Riera i Reñé): Voy a leer el texto de la proposición no de ley tal como quedaría. Punto 1: Tomen las medidas necesarias y pertinentes a fin de mantener el tejido industrial de la Comunidad Autónoma de Castilla y León y las actuaciones necesarias para que se evite el anunciado cierre de la fábrica de Galletas Fontaneda en Aguilar de Campoo, Palencia. Quedaría de esta manera.

Entiendo que podemos dar por finalizado el debate sobre esta proposición no de ley.

— **RELATIVA A LA PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS AL AMPARO DEL PLAN DEL CARBÓN 1998-2005. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001174.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Riera i Reñé): Pasamos a la última proposición no de ley, relativa a la participación de la Comunidad Autónoma de Galicia en proyectos de infraestructuras, al amparo del Plan del carbón 1998-2005. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En julio de 1997 se firmó el Plan del carbón 1998-2005 entre el entonces Miner y los sindicatos. Era un plan destinado a paliar la pérdida de puestos de trabajo y, por tanto, también a atemperar los costes sociales derivados del retroceso de la minería del carbón, en concreto de los planes de reestructuración. Se creó un organismo como el Instituto para la reestructuración de la minería del carbón, que es el encargado de vehiculizar todo lo que tiene que ver con este plan. En 1996 hubo una serie de movilizaciones en la comarca de As Pontes de García Rodríguez para combatir lo que fuera la exclusión de los planes del carbón que se habían hecho efectivos entre 1991 y 1994. El pretexto que se ponía para la exclusión de estas comarcas de As Pontes de García Rodríguez y de Cerceda, en Galicia, eran la especificidad técnica del carbón que allí se explotaba, a cielo abierto, en concreto los lignitos, que según la teoría oficial no formaban parte del carbón CECA. Cuando se promulga el Real Decreto 2020/1997, de 26 de diciembre, concediendo ayudas para potenciar el crecimiento de las comarcas afectadas, se vio claramente que no era posible que continuase la marginación de As Pontes y de Cerceda, sobre todo cuando sus lignitos iban a agotarse totalmente en su explotación a cielo abierto entre los años 2008 y 2010. La verdad es que costó trabajo que se reconociese por parte del Gobierno el derecho de Galicia a figurar en estos planes de la minería del carbón, sobre todo teniendo en cuenta que se trataba de una dotación, hoy en manos del Ministerio de Economía, como dije, vehiculizada a través del Instituto para

la reestructuración de la minería del carbón, que asciende nada menos que a 3.125,26 millones de euros, destinados a la mejora de la capacidad productiva de estas comarcas, mejora de las dotaciones de infraestructuras, de la formación, es decir, del nivel educativo y de la formación estrictamente dicha de trabajadores y además del fomento de la inversión empresarial. **(El señor vicepresidente, Eguiagaray Ucelay, ocupa la presidencia.)**

En los ocho años que va a durar el plan, en concreto desde 1998 hasta 2005, solamente en infraestructuras se van a gastar más de 300 millones de euros anuales a través de convenios-marco y convenios específicos con las comunidades autónomas afectadas y las entidades locales. En todo caso, a estas alturas, señorías, ya va comprometido en inversiones más del 59 por ciento del total previsto y se da la circunstancia de que a pesar de que Galicia fue admitida finalmente dentro del plan del carbón, no sin muchísimas dificultades, a pesar de representar la producción de carbón el 33 por ciento y la pérdida de puestos de trabajo el 10 por ciento del total del Estado, como digo, su participación es muy inferior realmente a la que le correspondería si se tuviesen en cuenta los criterios para la selección de proyectos que en Castilla y León, Asturias, Castilla-La Mancha, Aragón o Cataluña, por citar los ejemplos más notorios.

Nosotros pensamos que es importante, al comenzar el año 2002, cuando se van a retomar las negociaciones para ver qué tipo de obras entran en el segundo cuatrienio del plan, que cuando menos se admitiese que Galicia superase el 2,57 por ciento con el que figura al final del año 2001; es decir, en Galicia solamente llevamos en inversiones 6.097 millones de pesetas, cuando la pérdida de empleo, como dije antes, es el 10 por ciento. Por eso presentamos la proposición no de ley que insta al Gobierno a estudiar la inclusión y definición de nuevos proyectos de infraestructuras para las zonas gallegas afectadas por el plan del carbón, de acuerdo con los criterios establecidos en el mismo y a propuesta de la Xunta de Galicia, con la colaboración y participación de los ayuntamientos afectados, a través de los convenios específicos correspondientes.

Por ahora, los convenios específicos correspondientes se limitaron, a partir del año 1999 con ese montante global al que antes aludí de 6.000 millones de pesetas, a obras de infraestructuras que van atrasadas. En concreto, las siguientes. Empezando por las más recientes, serían la adquisición de terrenos para finalizar el parque empresarial de Penapurreira, la ejecución del proyecto de acondicionamiento del eje Ordes, autopista A-9, la carretera Cerceda a Silva y la ampliación del vial contiguo al polígono de Acebedo. Estos son los últimos convenios de colaboración específicos que se vienen a añadir a la variante de acceso al polígono Dos Aizillos o bien a la carretera Cabanas-A Capela-Goente, primera fase del tramo Cabanas-As Pontes y la tradicional rei-

vindicación del desdoblamiento del corredor entre Ferrol y As Pontes.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Uce-lay): Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Vamos a apoyar esta proposición no de ley. El problema es real porque hay una crisis en la minería de lignito en Galicia, los yacimientos están a punto de agotarse, se va a perder empleo en la extracción y es necesario crear empleo alternativo. Para ello, la creación de infraestructuras nos parece importante. Estamos hablando de dos zonas claramente diferenciadas, con problemas. En concreto, As Pontes está situado en una zona industrial en declive, la zona de Ferrol, por problemas de comunicación. La otra zona minera está situada en la Galicia interior, una Galicia que carece de alternativas, una zona que necesita comunicaciones para continuar un desarrollo que se ve obstaculizado por la crisis de esta minería de lignito. Por esto, vamos a apoyar la propuesta del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Uce-lay): Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Pérez Corgos.

El señor **PÉREZ CORGOS**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, voy a fijar la posición en esta proposición no de ley no pide nada nuevo, nada que no se esté haciendo.

Quiero empezar por la intervención del señor Rodríguez, diciendo que está influida por alguna certeza, pero también por alguna imprecisión. Dentro de las imprecisiones, es cierto que costó mucho incluir a Galicia en el plan de la minería y del carbón, pero en ningún caso fue consecuencia de las movilizaciones de la población. Las movilizaciones tenían como base anterior a la promulgación del real decreto la segregación jurídica de actividades entre la mina y la central de Endesa, situación que se solucionó afortunadamente en una reunión en la Secretaría de Estado de Energía y Recursos Minerales, que tuve ocasión de promover y de asistir. Otra movilización se celebró después de que las cuencas mineras gallegas estuvieran incluidas en el plan de la minería y del carbón y tenían como fin agilizar la firma del convenio Xunta-Endesa-sindicatos. Por tanto, no tienen nada que ver las movilizaciones con la inclusión de las cuencas gallegas mineras en el plan de la minería del carbón; inclusión que se produjo como consecuencia del impulso del presidente de la Xunta, don Manuel Fraga, y de una proposición no de ley que se presentó en esta Cámara, que tuve ocasión de redactar y defender. Ahí sí hubo movilización posterior de todos los grupos parlamentarios, al aprobar, por unanimidad y sin enmiendas, la proposición no de ley que el Grupo Parlamentario Popular había presentado. Sí hay una certeza. Tengo que dar la razón al señor Rodríguez

en el hecho de que las cuencas mineras gallegas no fueron incluidas en el plan de la minería del carbón 1991/1994. Si tengo que dar la razón al señor Rodríguez en este punto, señoras y señores del Grupo Parlamentario Socialista, ustedes también.

Por lo que se refiere a otra imprecisión, relativa a una pretendida discriminación de Galicia y a que se apliquen con rigor los criterios contenidos en el plan, tengo que decirle al señor Rodríguez que los criterios del plan se están siguiendo con absoluto rigor. Claro que si S.S. contabiliza el plan desde el año 1998, efectivamente no le van a salir las cuentas, porque el plan tiene como objeto hacer frente al desempleo que se generó en la década anterior y que en Galicia, afortunadamente, fue muy bajo.

Respecto del protocolo de colaboración que firmó la Xunta de Galicia con el Ministerio de Industria y Energía, el 12 de febrero de 1998, se incluyeron una serie de obras, pero, con posterioridad a la firma de este protocolo, en diciembre de 2000 y en julio de 2001, se firmaron acuerdos suplementarios, incluyéndose obras que no habían sido contempladas inicialmente. Como ha dicho el señor Rodríguez, la inversión excede ya los 6.000 millones de pesetas y cabe destacar que la Xunta de Galicia va a seguir insistiendo, en colaboración con los ayuntamientos afectados, no sólo con los mineros sino también con los limítrofes, para incluir en el próximo cuatrienio nuevas obras e infraestructuras.

En cuanto a la intervención del señor Díaz, relativa a que As Pontes están en una zona industrial en declive, yo, que soy natural de As Pontes y que vivo allí, veo que, afortunadamente, el plan de la minería del carbón está dando unos buenos resultados, y se han creado en los últimos años 480 empleos. La diversificación industrial está funcionando y el comisario de la Unión Europea, señor Barnier, ha visitado recientemente la zona y se ha sorprendido gratamente de los buenos resultados de este plan.

Aunque pensamos que no sería necesario aprobar la proposición no de ley que se nos presenta, no podemos dejar de reconocer el esfuerzo que hace el Grupo Parlamentario Mixto y el Bloque Nacionalista Galego y su interés por un tema tan importante para todos los gallegos. Con esta evaluación, hemos decidido presentar una enmienda transaccional *in voce*, que hemos dado a todos los grupos, y cuyo texto les leo, además de entregarlo a la Mesa. Quedaría redactada de la siguiente manera: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, de acuerdo con la Xunta de Galicia, continúe en el impulso de las obras en curso y en la firma de nuevos convenios de colaboración específicos, de conformidad con los criterios establecidos en el plan del carbón 1998/2005.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Uce-lay): Le ruego, señor Pérez Corgos, que dé traslado de la enmienda *in voce* a la Mesa de la Comisión.

En nombre del grupo proponente, el señor Rodríguez tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, brevísimamente, para decir que las palabras del señor portavoz del Grupo Parlamentario Popular no desmienten dos cuestiones fundamentales: la primera, el esfuerzo que hubo que hacer para que figurase Galicia dentro de los planes en la minería del carbón, una discriminación a todas luces inasumible. En segundo lugar, los datos son objetivos y está claro que, dentro del conjunto multimillonario que se va a invertir en ocho años, 6.000 millones es una cantidad que no llega siquiera al 5 por ciento del total.

La intención de esa proposición no de ley es precisamente que Galicia participe de una forma más ecuánime en unos planes que están hechos como anillo al dedo para comarcas como la de As Pontes de García Rodríguez o la de Cerceda. Vamos a aceptar la enmienda transaccional, no por lo que dice de continuar sino del impulso de la firma de nuevos convenios de colaboración específicos, porque eso es justo lo que perseguimos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Uce-lay): Creo que es el primer consenso que produce en la Comisión, lo cual es digno de ser celebrado.

Señorías, yo sé que tienen ustedes una inmensa satisfacción por permanecer en la Comisión durante un tiempo tan prolongado pero, de acuerdo con lo que habíamos anunciado, va llegando la hora en la que tenemos que someter a votación las proposiciones no de ley. No sé si los señores portavoces consideran que este es el momento idóneo o tenemos que esperar todavía hasta que sean exactamente las cuatro menos cuarto. Si es así, podemos esperar. Si no, procederemos a la votación. **(Varios señores diputados: Vamos a votar.)**

De acuerdo.

Señor De Juan.

El señor **DE JUAN I CASADEVALL**: Señor presidente, mi Grupo desearía esperar unos minutos hasta que sea la hora exacta que se había fijado. Habíamos fijado, si no recuerdo mal, las cuatro menos cuarto. Es cuestión de esperar tres minutos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Eguiagaray Uce-lay): La debilidad tradicional de la presidencia por proteger a los débiles, le lleva en este caso a admitir un período de tiempo hasta que el Grupo Parlamentario Popular se sienta con los suficientes arrestos como para aceptar la votación. **(Pausa. El señor presidente ocupa la presidencia.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a proceder a las votaciones.

En primer lugar, proposición no de ley correspondiente al punto duodécimo del orden del día, sobre el establecimiento de manera regular de la comparecencia en la Comisión de Economía y Hacienda del Congreso de los Diputados del gobernador del Banco de España.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Votamos el punto decimotercero, sobre el proceso de privatización de la compañía Trasmediterránea.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto decimocuarto, sobre la elaboración de un plan especial de actuaciones económicas y sociales dirigido a la regeneración y ordenación de la Sierra Minera de Cartagena-La Unión, en la región de Murcia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto decimoquinto, sobre medidas para mantener el tejido industrial y desarrollar nuevos estudios de industrialización en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, con la incorporación de la enmienda *in voce* del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Por último, votamos el punto decimosexto, proposición relativa a la participación de la Comunidad Autónoma de Galicia en proyectos de infraestructuras al amparo del plan del carbón 1998-2005, con la incorporación de la enmienda transaccional del Grupo Parlamentario Popular. Se vota la transaccional aceptada por el proponente.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Se levanta la sesión.

Eran las tres y cincuenta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

