



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 638

INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SALVADOR SEDÓ I MARSAL

Sesión núm. 49

celebrada el miércoles, 10 de marzo de 1999

Página

ORDEN DEL DÍA:

Debate y votación de las siguientes propuestas de resolución:

- | | |
|--|-------|
| — Informe de las actividades realizadas por el Consejo de Seguridad Nuclear durante el período correspondiente al primer semestre de 1997 (Número de expediente 401/000005) | 18576 |
| — Informe de las actividades realizadas por el Consejo de Seguridad Nuclear durante el período correspondiente al segundo semestre de 1997 (Número de expediente 401/000006) | 18576 |

Debate y votación de las siguientes solicitudes de creación de subcomisiones y ponencias:

- | | |
|--|-------|
| — De una Subcomisión, dentro de la Comisión de Industria, Energía y Turismo, de análisis del diseño, ejecución y resultados de la política de subvenciones del Ministerio de Industria y Energía. Formulada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 158/000042) | 18579 |
|--|-------|

Celebración de las siguientes comparecencias:

Del señor presidente de Iberia, L.A.E., Iberia (De Irala Estévez.), para informar sobre:

- Los resultados del ejercicio 1996 y los planes estratégicos y a corto plazo, incluidas las referidas a posibles ventas al sector privado y alianzas con empresas privadas, de la empresa que preside y de aquellas en las que tenga una participación mayoritaria, directa o indirectamente, o el control de la gestión. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 212/000811) **18588**
- La política de contrataciones de la compañía Iberia con otras compañías, así como de la repercusión que esta práctica supone en la calidad del servicio prestado a los viajeros. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (Número de expediente 213/000972) **18588**

De la señora directora general de Minas (Sendín de Cáceres) para informar sobre:

- La actividad que va a emprender el Gobierno para conseguir el mantenimiento de los puestos de trabajo y la continuidad de la actividad en la minería no energética. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 212/001515) **18606**
- Gestiones realizadas o por realizar en relación con la rescisión de contratos de catorce trabajadores de la empresa minera Coto minero de Jove, así como de las medidas que piensa adoptar el Miner en relación con las ayudas que percibe esta empresa ligadas al plan de carbón y, por tanto, al mantenimiento del empleo y la producción. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Números de expediente 212/001800 y 212/001801) **18607**

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

DEBATE Y VOTACIÓN DE LAS SIGUIENTES PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN:

- **INFORME DE LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR EL CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR DURANTE EL PERÍODO CORRESPONDIENTE AL PRIMER SEMESTRE DE 1997 (Número de expediente 401/000005).**
- **INFORME DE LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR EL CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR DURANTE EL PERÍODO CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO SEMESTRE DE 1997 (Número de expediente 401/000006).**

El señor **PRESIDENTE**: Empezamos la reunión de la Comisión de Industria, Energía y Turismo que tiene un denso contenido, más que nada apretado en el horario. En primer lugar, debate y votación de las propuestas de resolución respecto al informe del Consejo de Seguridad Nuclear correspondiente a los semestres primero y segundo de 1997. Se han presentado 28 resoluciones, pero se ha llegado a un acuerdo consensuado entre todos los grupo, que tienen en su poder, sobre el que vamos a trabajar. Vamos a leer la propuesta y después se abrirá un turno de fijación de posición de los grupos que lo deseen.

El acuerdo dice lo siguiente: Se mantienen las propuestas de resolución 1, 2 y 3, del Grupo de Izquierda Unida, y las números 4, 5, 6, 7, 8 y 9, del Grupo Socialista. Las pro-

puestas 10, 11 y 12, del Grupo Socialista, se eliminan al coincidir su texto íntegro con las números 23, 24 y 25, del Grupo Popular. Las números 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 y 28, del Grupo Popular, se mantienen. Se amplía el párrafo final de la número 26, añadiendo: dentro de los cuatro meses del año siguiente. Se crea una nueva propuesta de resolución, que de momento se le da el número 29, después, en todo caso, ya se establecería el orden correspondiente, que dice: La Comisión insta al Consejo de Seguridad Nuclear a que, en el plazo de 48 horas hábiles de calificarse por el Consejo de Seguridad Nuclear un incidente de nivel 1 o superior, lo notifique al Congreso, con las medidas o actuaciones de carácter provisional o definitivo adoptadas sobre el mismo.

Éste sería el resumen consensuado de todas las propuestas de resolución que han presentado los distintos grupos. Sobre este documento, sobre esta notificación del consenso que ha habido, vamos a dar la palabra a los distintos grupos que quieran intervenir para fijar su posición. ¿Grupos que quieran intervenir? **(Pausa.)**

Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Simplemente quiero reconocer que ha habido una propuesta de consenso que recoge todas las iniciativas planteadas por los distintos grupos. En particular, nuestro grupo quiere resaltar especialmente su propuesta de resolución número 3, en la que se intenta precisamente prevenir sucesos como los que ocurrieron en el caso de Acerinox. Es decir, hay que tomar medidas para que en un futuro la manipulación de chatarra de distintas procedencias pueda ser detectada a tiempo y evitar incidentes que pueden ser graves si no se adoptan medidas. Por ejemplo, en los puertos donde se manipula la

chatarra, habría que dotar lo pórticos detectores los sitios de paso, por decirlo así, de chatarra de dudosa procedencia o que pudiera tener algún tipo de problema por contener residuos nucleares. Por tanto, creemos que es importante esta resolución para evitar que en un futuro se produzcan de nuevo hechos como los ocurridos, que pueden provocar, además de alarma y problemas de salud, la necesidad de grandes recursos para poder retirar los propios residuos que provocan este tipo de cuestiones.

También nos parece importante resaltar la nueva propuesta, o propuesta número 29, o como vaya a quedar, que de lo que trata precisamente es de que el Consejo de Seguridad Nuclear tenga que informar, en el plazo de 48 horas hábiles de calificarse por el CSN un incidente de nivel 1 o superior, al Congreso, para evitar que las noticias se trasladen con excesivo retraso o que cualquier incidente esté en conocimiento de la opinión pública antes incluso que de los propios miembros de la Comisión correspondiente del Congreso.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Pérez de Tudela.

El señor **PÉREZ DE TUDELA MOLINA**: Señor presidente, señoras y señores diputados, intervengo en nombre del Grupo Socialista para plantear las propuestas de resolución presentadas por nuestro grupo en la Comisión de Industria. El pasado 15 de diciembre de 1998, nuestro compañero José Luis Ros hacía una valoración de los informes del Consejo de Seguridad Nuclear y consideraciones sobre el trabajo de la ponencia después de las comparencias habidas, en las que participaron representantes de todos los sectores, directores de las centrales, personal del mundo de la industria, responsables del Consejo de Seguridad Nuclear, un representante de los servicios radiológicos y hospitalarios, además de los alcaldes de las zonas de influencia de las centrales nucleares.

Decía en aquella ocasión nuestro compañero José Luis Ros que habíamos sacado algunas conclusiones que a la postre derivarían en propuestas de resolución; conclusiones que si podían asumir y compartir el hecho de que las centrales nucleares han funcionado en el año 1997 sin graves incidencias para las personas y el medio ambiente, sin embargo, en otros aspectos las cosas estaban menos claras, como por ejemplo en la situación hospitalaria, porque, a pesar de que se dijo en las resoluciones del año anterior que se tenían que intensificar las inspecciones del Consejo de Seguridad Nuclear en los hospitales, no hemos observado ningún avance, y eso nos preocupa.

Otros aspectos señalados que cabe recordar son la necesidad de profundizar en el estudio de las nuevas competencias del Consejo de Seguridad Nuclear para adaptarse a la realidad actual y las incógnitas que abre la reciente desregularización del sector eléctrico, que convendría despejar lo antes posible y encauzar el seguimiento y control de funcionamiento de las centrales nucleares. No nos podemos permitir que la avidez de las compañías eléctricas por incrementar beneficios ponga en peligro o deteriore la seguridad de las centrales nucleares. Se debe hacer mayor hincapié en la vigilancia para garantizar a los ciudadanos

que el funcionamiento de las centrales en el nuevo marco será tan seguro o más, si cabe, de lo que hasta hoy ha sido.

Señor presidente, antes de pasar a presentar las propuestas déjeme añadir la conveniencia, como se expresa en alguna resolución del Consejo de Seguridad Nuclear, de que ante cualquier incidente se presente un informe a esta Comisión en el plazo más breve posible, que no debería exceder las 48 horas, y que así se ha recogido en la ampliación de la última proposición.

Señor presidente, el Grupo Socialista, después de las consideraciones, finalizado el análisis y estudio de la ponencia sobre el informe de 1997 del Consejo de Seguridad Nuclear, presentó nueve propuestas de resolución, de las que paso a dar reseña. Se ha mencionado una postura de consenso por todos los grupos en las propuestas presentadas, de lo que nos congratulamos. La primera hace referencia a la necesidad de instar al Gobierno para que acelere el proceso de tramitación administrativa del texto ya elaborado del proyecto del nuevo reglamento sobre instalaciones nucleares y radiactivas, y se proceda a la aprobación de un reglamento acorde con la situación actual.

La segunda, teniendo en cuenta que tras dos años de trabajos se ha finalizado la ejecución del Programa AEOS, puesto en marcha con el fin de detectar y corregir deficiencias de diseño en la central nuclear de Trillo, y puesto que está previsto que en la parada de recarga de 1999 se implantaran las modificaciones necesarias para adecuar la situación de algunos sistemas de la planta a las modificaciones de diseño, se solicita que el Consejo de Seguridad Nuclear remita a esta Cámara un informe en el que se expliquen las actuaciones desarrolladas en el marco del Programa AEOS, así como las modificaciones efectuadas como consecuencia de los resultados del mismo.

En la tercera propuesta planteamos que el Consejo de Seguridad Nuclear, una vez analizada la revisión periódica de seguridad en los últimos diez años de operación de la central nuclear de José Cabrera, en Guadalajara, y valorado en análisis probabilista de seguridad de la planta, informe con relación a la concesión de prórroga del permiso de explotación provisional de la central, que caduca en el mes de octubre de este año.

Constatada la existencia del eventual riesgo radiológico en las actividades no directamente relacionadas con las instalaciones nucleares y radiactivas como es el caso de Acerinox, proponemos se inste al Ministerio de Industria para que, en colaboración con el Consejo de Seguridad Nuclear, instrumente los mecanismos jurídicos que garanticen un control eficaz de los materiales susceptibles de producir riesgo radiológico en las industrias que no están sometidas a autorización específica.

En la quinta propuesta se explica la necesidad de que el Ministerio de Interior, en colaboración con los demás ministerios implicados y el Consejo de Seguridad Nuclear, proceda a la revisión del Plan de emergencia nuclear, considerando las previsiones de la directiva 96/92, de Euratom, sobre la normativa básica de protección radiológica. Se pide también un informe final del Consejo de Seguridad Nuclear sobre las actuaciones llevadas a cabo por el mismo sobre el incidente de Acerinox, en Algeciras.

Las números 7, 8 y 9, que han sido retiradas y son coincidentes en su texto con unas propuestas presentadas por el

Partido Popular, dicen: el nuevo marco liberado por el sector eléctrico conlleva repercusiones que afectan a las actividades del organismo regulador. Se constata la existencia de hechos y responsabilidades nuevas, producto de una realidad emergente en el ámbito de la vigilancia radiológica del medio ambiente, que sobrepasan los entornos de las instalaciones nucleares y radiactivas. Esta nueva situación demanda una estructura diferente de organismo y dotación suficientes para dar respuesta de manera eficaz a la realidad actual, por lo que se propone instar al Gobierno a que tome las medidas necesarias para producir los cambios propuestos.

En la octava, se constata la necesidad de dotar al Consejo de Seguridad Nuclear de competencias claras en el ámbito de la vigilancia radiológica del medio ambiente, más allá de lo establecido en la ley, que actualmente se limita a las instalaciones nucleares radiactivas. Se solicita que se tomen las medidas legislativas necesarias.

En la última propuesta, la novena, se indica la necesidad de dotar al Consejo de Seguridad Nuclear de presupuesto, mediante la correspondiente partida en los Presupuestos Generales del Estado, para la realización de aquellas funciones que presta a la sociedad en general en materia de vigilancia y control radiológico, no realizadas en instalaciones nucleares y radiactivas y que por este motivo no están sujetas a tasas.

Para terminar, me permitirá el señor presidente que diga que se ha producido un hecho sobrevenido y que, con la información que tenemos de manos del Consejo de Seguridad Nuclear, deberíamos concluir que lo que ha aparecido en la prensa es alarmista. Poco más habría que señalar porque las noticias aparecidas en prensa lo son por diferentes motivos, y la información que tenemos es insuficiente. Esperamos que se corrija.

En esa misma información se señala que el sindicato CGT había remitido documentación a esta Cámara. Recabada la información, debo concluir que no se ha presentado; no ha habido en el Registro ninguna noticia de que haya llegado a esta Cámara. Nos estamos refiriendo a la información aparecida sobre la contaminación radiológica en los almacenes de la Ciemat, en la Ciudad Universitaria.

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

El señor **LANDETA ÁLVAREZ-VALDÉS**: Señoras y señores diputados, en primer lugar, quiero mostrar mi satisfacción porque los grupos parlamentarios de la Cámara hayan alcanzado, como en años anteriores, un consenso pleno sobre las propuestas de resolución. Hemos realizado un texto conjunto que, a través de veintinueve propuestas, que después serán reestructuradas por los servicios de la Cámara, pone de relieve la importancia y trascendencia que para la misma tiene la seguridad y el buen funcionamiento de la energía nuclear en España.

A lo largo de las diferentes sesiones, han comparecido: el presidente del Consejo de Seguridad Nuclear, los directores de las centrales, los inspectores residentes, el presidente de Enresa, y, como novedad este año, el director del Ciemat, el presidente de ENSA, Equipos Nucleares, el jefe de protección radiológica del hospital Gregorio Marañón

de Madrid, el presidente de la Sociedad Española de Protección Radiológica y el presidente de los municipios afectados, AMAC; es decir, las máximas autoridades que existen en este país en relación con la energía nuclear. Se ha llegado a la conclusión de que las centrales nucleares españolas han funcionado en 1997 sin incidencias que hayan supuesto un impacto radiológico que pudiera afectar a las personas o al medio ambiente.

Como resultado de estos trabajos, hemos llegado a la redacción conjunta de las propuestas de resolución que, como en años anteriores, solicitan importantes informes y actuaciones al Consejo de Seguridad Nuclear, como son: cuestiones técnicas que afectan al fondo de ejecución del Programa AEOS de la central nuclear de Trillo, los problemas de conexión de los barriles de Garoña-Cofrentes, el permiso de explotación de la José Cabrera, los informes sobre la fusión de una fase de cesio 137 de la planta de Acerinox, mayor control del nuevo marco liberalizados de las centrales nucleares y la situación actual de desmantelamiento de Vandellós I.

También se han tocado temas legales, como son: la solicitud de aceleración del nuevo reglamento de instalaciones nucleares y radiactivas vigente desde el año 1972, control de materiales susceptibles de producir riesgo radiológico en las industrias convencionales y el hecho de que la Ley de tasas está llegando a su culminación.

No podemos olvidar las medidas preventivas y de seguridad: revisión del Plan básico de energía nuclear y planes provinciales, disminución de las dosis recibidas por los trabajadores, protección radiológica en los hospitales, y otra serie de medidas de investigación y formación para operadores e inspectores residentes, potenciación de I+D, como es el Plan quinquenal de investigación del Consejo de Seguridad Nuclear del año 1996-2000, el funcionamiento del centro de información recientemente inaugurado, la conexión al servicio de red Internet o una información permanente de la situación y actuación del Consejo de Seguridad Nuclear, y la máxima colaboración con organismos internacionales como el Euratom, la OIEA o el NEA.

En los momentos actuales, debe decretarse —y así se pide en las propuestas de resolución— la dotación presupuestaria del Consejo de Seguridad Nuclear para nuevas funciones. Hemos visto recientemente que el supuesto de Acerinox no estaba contemplado entre las funciones del Consejo.

Es importante destacar dos resoluciones que hemos presentado en este acto con las modificaciones correspondientes. En primer lugar, en cuanto a la intención que tenía el Consejo de Seguridad Nuclear de emitir un informe anual exclusivamente y no dos semestrales, como ocurría hasta ahora, se ha llegado al acuerdo entre todos los grupos de que tengamos en los primeros cuatro meses de cada año la resolución del Consejo y el informe correspondiente al año vencido.

Por otra parte, es muy importante la nueva propuesta de resolución presentada en este acto, la número 29, por la que se insta al Consejo de Seguridad Nuclear a que, en el plazo de 48 horas hábiles, notifique al Congreso cualquier tipo de incidente de grado 1 o superior al mismo. Así, el Congreso estará informado de forma veraz y oportuna no sólo del

sinistro, sino también de las medidas que haya adoptado el Consejo.

Entendemos que las propuestas de resolución que vamos a someter a votación cumplen los fines esenciales de creación de la ponencia: en primer lugar, lograr una mayor información, veraz y exhaustiva, de la realidad nuclear en España y, en segundo lugar, garantizar, en la medida de nuestras posibilidades, una información real sobre la seguridad, lo que se denomina normalmente cultura de seguridad, elemento esencial de tranquilidad para todo el país.

Por todo lo expuesto, solicitamos el voto afirmativo de los miembros de esta Comisión a las propuestas de resolución alcanzadas por el consenso de todos los grupos y que han sido sometidas a debate en este acto.

El señor **PRESIDENTE**: Puesto que existe quórum para realizar la votación y dado que es una votación sobre un documento consensuado, vamos a suponer que existe unanimidad. Por tanto, aprobamos unánimemente el documento que tienen todos los grupos como fruto del consenso sobre las resoluciones presentadas.

DEBATE Y VOTACIÓN DE LAS SIGUIENTES SOLICITUDES DE CREACIÓN DE SUBCOMISIONES Y PONENCIAS:

— DE UNA SUBCOMISIÓN, DENTRO DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO, DE ANÁLISIS DEL DISEÑO, EJECUCIÓN Y RESULTADOS DE LA POLÍTICA DE SUBVENCIONES DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA. FORMULADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 158/000042)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día: debate y votación de la solicitud de creación de subcomisiones y ponencias; en concreto, de la creación de una subcomisión, dentro de la Comisión de Industria, Energía y Turismo, de análisis del diseño, ejecución y resultados de la política de subvenciones del Ministerio de Industria y Energía, presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

La votación correspondiente a la creación de esta subcomisión no se realizará antes de las once menos cuarto.

De acuerdo con la resolución de Presidencia del Congreso, será presentada la propuesta de creación de subcomisión por el grupo proponente y después podrán intervenir los grupos parlamentarios para fijar su posición.

En primer lugar, para la presentación de esta solicitud de creación de subcomisión, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Peón.

El señor **PEÓN TORRE**: Señor presidente, señorías, estos días venimos asistiendo, ya con reiteración, a polémicas sobre ayudas públicas del Ministerio de Industria, en el marco fundamentalmente denominado plan del carbón y en los planes complementarios de desarrollo alternativo de comarcas mineras.

Inicialmente, con los datos que trascendieron a la opinión pública, el ministro de Industria tuvo una inmediata reacción al comparecer ante esta misma Comisión, en el trámite de urgencia, a petición propia, a fin de aclarar algunos de los datos que se estaban manejando y que, como se pudo comprobar en el desarrollo de esta comparecencia, no se correspondían con la realidad. Fue una comparecencia que duró varias horas, donde todos los grupos parlamentarios tuvieron la oportunidad de preguntar al ministro, de contrastar los argumentos que empleaba, así como los datos que él utilizó y que resumió, nosotros creemos que de forma magnífica, el entonces presidente de la Comisión de Industria, el señor Homs, cuando vino a decir al final de esta sesión, y con su despedida ya de la actividad parlamentaria, que en política no vale todo y que es necesario tener argumentos y datos para poder sustentar acusaciones y denuncias.

Cuando nuestro grupo consideraba que existía ya la suficiente explicación a estos datos, hemos asistido de nuevo, durante las semanas siguientes al día de hoy, a un aluvión permanente de denuncias, siempre sobre estos mismos casos e insistiendo en los mismos datos que ya el ministro había aclarado. Se han producido comparecencias parlamentarias del ministro en Pleno, en Comisión, contestación a preguntas del ministro, de otros miembros del Gobierno, del propio presidente del Gobierno, varias intervenciones de nuestro grupo parlamentario, de este diputado que les habla y de otros compañeros de mi grupo en la misma dirección. Las últimas semanas han sido intensas en debate parlamentario, en contraste parlamentario de argumentos, de datos y de información.

Ayer mismo, señorías, en el último punto del Pleno tuvimos ocasión de volver a cuestionar y argumentar sobre estos mismos temas, las ayudas públicas del Ministerio de Industria. Hubo una novedad que nuestro grupo quiere resaltar: ayer por fin pudimos encontrar un punto en común con un grupo que legítimamente entiende que hay cuestiones que investigar, sobre las que pedir más información, que incluso hay que tratar de mejorar, si así lo considera legítimamente, el sistema actual, y que también supo entender que nuestro grupo parlamentario, en esa línea constructiva de mejorar lo que se tenga que mejorar, no tiene por qué renunciar legítimamente a su capital político, adquirido por lo que consideramos que es una buena gestión del Ministerio de Industria en el desarrollo de las ayudas públicas en lo que se llama el plan del carbón, en definitiva, en lo que se refiere a la propia gestión del Ministerio de apoyo a la industria española y al empleo que genera la industria española. Por esa misma razón se pudo llegar a un entendimiento para tratar de encontrar mejoras, si es que es posible encontrarlas, en el modelo de ayudas públicas y, al mismo tiempo, reconocer, como se hace en el texto transaccional, que esas mejoras ya las estaba introduciendo este Ministerio y que mejoraban sustancialmente el sistema con el que se encontró, que era heredero del pasado.

En este sentido, nosotros creemos que la iniciativa que hoy se debate cobra una relevancia aún mayor en cuanto a su oportunidad, porque es verdad que es necesaria más información. Nosotros estamos convencidos de que existe ya un nivel de confusión en la opinión pública que hace muy necesaria una iniciativa de esta naturaleza. Es decir,

tenemos que hacer un esfuerzo todos los grupos parlamentarios de rigor y de información a la propia opinión pública.

Ayer mismo se suscitaba un aparente nuevo caso que se refería a una explotación ganadera, de ganado porcino, y sinceramente todo es discutible. En la medida en que hay ayudas que tienen unos recursos escasos y hay más expedientes, más solicitudes que posibilidad de acceso a las mismas, siempre habrá motivos para la discusión y para el descontento. Si hay 25.000 expedientes y se aprueban 1.800 ayudas, evidentemente puede haber asociaciones de perjudicados por las actuaciones del Ministerio de Industria. Lo que ocurre es que sin son 50, bendito sea Dios, porque podían ser 20.000; 50 agraviados pocos son, cuando podían ser 20.000 los que han visto rechazados sus expedientes.

Todo es discutible, evidentemente, y siempre habrá motivos para el descontento en aquellos que no vean atendidas sus peticiones de ayuda, porque lógicamente entenderán que su proyecto sí las merecía, pero en lo que hay que tener excesivo, escrupuloso cuidado es con los argumentos que se emplean para discutir esas decisiones ministeriales.

A mí me sorprendía ayer escuchar a un sindicalista de UGT que las ayudas públicas son competencia desleal para otros empresarios del sector. Es asombroso que esto lo diga un sindicalista de UGT. Que lo diga un ultraliberal estadounidense quizá lo pueda entender. Desde luego, mi grupo no mantiene que las ayudas públicas sean competencia desleal. Habrá que modular su eficacia, sus requisitos, su transparencia, pero somos partidarios de las ayudas públicas, y si alguien de esta Cámara entiende que las ayudas públicas son competencia desleal para aquellos empresarios que no las perciben, que lo diga y que mantenga en su programa electoral ese liberalismo a ultranza que es la negación misma de la propia naturaleza de una ayuda pública, que es la solidaridad y la atención a las circunstancias diferentes de forma distinta.

En segundo lugar, se decía ayer, señorías, para asombro de los que llevamos tiempo ya en esta Cámara debatiendo sobre todas estas cuestiones, que por qué en Palencia y no en otro lugar de España. ¿Es que todavía no nos hemos enterado de que el Plan de desarrollo alternativo de las comarcas mineras es para el desarrollo alternativo de las comarcas mineras? ¿Todavía no nos hemos enterado de esto a estas alturas? ¿Todavía no nos hemos enterado de que los fondos mineros no son para las minas? ¿Todavía se asombra alguien de que se empleen —entre comillas— fondos mineros para empresas de tendido de infraestructura informática, de autovías de la información —en este caso la empresa se llama Telecable— o que se empleen para eficiencia y mejora de explotaciones ganaderas para una multinacional española como Campofrío, que puede instalar estas industrias y crear 120 puestos de trabajo en Rumania y en vez de crearlos en España? Nosotros nos alegramos de que decida crearlos en España y nos alegramos de que el Ministerio de Industria le ayude a crear esos puestos de trabajo en España. ¿Todavía no nos hemos enterado de que esa es la finalidad del Plan de desarrollo alternativo de las comarcas mineras? ¿Todavía no nos hemos enterado de eso? ¿Es que no nos hemos enterado? Es que en algunas

tertuas todavía se puede escuchar cómo se pueden emplear fondos mineros en explotaciones de ganado porcino. Todavía se escucha eso. Es necesaria más información. Es necesario que la opinión pública sepa para qué son esos fondos de desarrollo alternativo de las comarcas mineras. Se emplean en esas zonas porque precisamente en esas zonas se ha producido el mayor esfuerzo de reducción de empleo, el mayor esfuerzo de reducción de producción minera e industrial y, por tanto, el mayor esfuerzo, exigido por las autoridades comunitarias, en beneficio del conjunto de España, del conjunto de la economía española que sí se beneficia de esa integración en la Unión Europea; y en justa compensación, la solidaridad de todos nosotros debe entender que esas comarcas necesitan de esas ayudas y no otras zonas que tienen otras circunstancias y también tienen otros planes que atienden a sus propias singularidades, como aquellas zonas que son de objetivo 1. Porque parece que ahora todos nos olvidamos de que las ayudas públicas no las ha inventado este Ministerio. Se ha hecho un esfuerzo mayor, ha elevado su cuantía, con una mejor eficacia presupuestaria, una mejor política económica, pero no las ha inventado este Gobierno. ¿O es que nos olvidamos de que se empleó más de un billón de pesetas en la reconversión siderúrgica, que suponía que se atendía a determinadas zonas, mi propia tierra, Euskadi, Asturias, zonas muy concretas?

Decía el otro día un sindicalista de UGT, a propósito de la polémica sobre el ganado porcino, que le parece mucho 9 millones de pesetas por crear un empleo y, sin embargo, no le parecía mucho a este sindicalista que para reducir un empleo en Altos Hornos de Vizcaya los sindicatos pactaran 25 millones de pesetas de indemnización; eso no le parecía mucho.

¿Qué argumentos se están empleando en este debate? Todo es discutible, pero ojo con los argumentos, porque, al final, cada uno va a tener que dar cuenta de lo que decía ayer y de lo que está diciendo hoy. Ha habido mucho dinero público en sectores que necesitaban esas ayudas; todos los contribuyentes españoles han hecho un esfuerzo de solidaridad para atender a esos problemas ahora, en el pasado y lo van a tener que hacer en el futuro. Ojo con los argumentos que empleamos, que pueden ser disgregadores y sobre todo injustos para aquellas zonas y aquellos ciudadanos que han hecho un esfuerzo tremendo en estos años, que cuando han tenido que ser solidarios lo han sido y ahora que necesitan de esa solidaridad parece que se les niega y se les discute.

Señorías, hace falta más rigor, hace falta conocer, con datos fidedignos, con documentos y con comparencias, cómo se articula el sistema que concede esas ayudas. Creemos que el ministro no se levanta por la mañana, se toma un café, tira los papeles al aire, coge uno al vuelo y decide, vía digital, conceder una ayuda; creemos que ése no es el sistema. Vamos a ver cómo se hace. Creemos que hay un método que mejora sustancialmente lo que ocurría anteriormente, que establece incluso el control de la propia Intervención General del Estado, que determina unos procedimientos y el cumplimiento de unos requisitos que antes no existían, y que se produce una evaluación por un comité integrado por varias personas, todas ellas funcionarios, que son los que toman esas decisiones. Es decir, tenemos que

conocer en detalle cómo se produce la adjudicación de esas ayudas, porque creemos, señorías, que se está confundiendo, no sabemos si deliberadamente aunque creemos que algún grupo parlamentario sí lo hace, pero no queremos generalizar ese comportamiento. Tenemos que saber cómo se conceden esas ayudas y cuál es el sistema que se aplica para la concesión de esas ayudas. Tenemos que saber, señorías, cuántos son los planes, cuál es la finalidad de cada uno de ellos y cuál es su dotación económica; que no se siga confundiendo fondos mineros con fondos que tienen que ir al pozo de una mina, porque eso es confundir deliberadamente a la opinión pública. Tenemos que saber que una cosa es que una directiva comunitaria nos imponga unas restricciones y otra que en la interpretación de esa directiva comunitaria seamos nuestros propios verdugos, es decir, seamos nosotros, los españoles, los que defendamos las posiciones alemanas y francesas, manteniendo siempre la interpretación más restrictiva para nuestros intereses, porque eso es sencillamente ridículo, es tirar piedras contra nuestro propio tejado. Y si en el tema de los CTC, en el tema del ganado porcino, o en cualquier otro tema nuestro Gobierno tiene que defender la mejor interpretación para la defensa de los intereses generales de nuestro país, es asombroso que los grupos de la oposición, o alguno de ellos, mantenga las posiciones de alemanes y de franceses, por tanto, de nuestros competidores europeos. Es asombroso y bochornoso, señorías, lo que está ocurriendo en algunas instancias europeas. Pero también en esto creemos que ha habido alguna mejoría porque al menos ahora se notifican las ayudas, se obtiene el acuerdo y el beneplácito de la Unión Europea, como se ha hecho con el plan del carbón, y se obtiene el consenso de las comunidades autónomas y de los propios sindicatos para realizar unos planes tan ambiciosos, no desde el protagonismo político de un partido sino desde el esfuerzo de todos los que están implicados en llevar adelante esos planes. No pongamos en riesgo de forma gratuita, arbitraria e irresponsable ese consenso y hagamos un esfuerzo para mejorar aquello que haya que mejorar, si es necesario, pero desde el rigor y no desde la estridencia y la demagogia.

Voy terminando, señor presidente, con una última mención. Hace falta más información sobre los casos polémicos y nuestro grupo va a pedir los expedientes de todos los casos que se han denunciado como polémicos, absolutamente de todos: Uría Motor, Torcidos Ibéricos, Telecable... Somos los primeros interesados en que no quede ninguna duda de que en esos expedientes ha habido una cuestión irregular, ninguna; de todos estos y de otros muchos que se puedan denunciar. Nosotros somos los primeros interesados en que ese debate se produzca en el seno de esta subcomisión. Ahí también comprobaremos hasta qué punto tienen rigor las denuncias de aquellos que cuestionan estos casos; veremos su trabajo en esta subcomisión, veremos su aportación, veremos, contrastando el conjunto de los expedientes, qué hay de razón en sus acusaciones y veremos cuál ha sido su actitud en toda esta polémica de los últimos meses.

Señorías, todo es discutible, como decía antes, pero en esta Cámara, afortunadamente, hay unas reglas de juego democráticas que tienen que basarse sobre todo en el respecto a la opinión de los demás. Ahora harán uso de la pala-

bra otros grupos y supongo que alguno de ellos volverá a insistir en los temas de siempre. Nosotros no vamos a poder replicar por cuestiones reglamentarias, pero, en cualquier caso, creemos que hay temas que no son objeto de debate parlamentario en esta Cámara, como son las cuestiones que tienen que ver con los derechos, como ciudadanos, de todos los miembros de esta Comisión y de este Parlamento, los derechos, como ciudadanos, de aquellas personas que no estaban en política y que ahora lo están, y todo el mundo tiene derecho a preservar su honor y su propia imagen, así como a defenderse de acusaciones infundadas. Al señor Piqué se le pretende acusar ahora de cuestiones fiscales, de estafas, de delitos, y él tiene todo el derecho del mundo, y nuestro respeto en ese sentido, para, como ciudadano, defenderse de esas acusaciones. Lo que nosotros pedimos a algún grupo de esta Cámara es que no sigan tan preocupados por investigar el pasado del señor Piqué no vaya a ser que le acaben acusando de rojo catalanista peligroso de aquella época en la que militaba en el PSUC. **(Rumores.)**

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

El señor **GÓMEZ RODRÍGUEZ**: Este tema, relativo al debate y votación de la solicitud de creación de una subcomisión, dentro de la Comisión de Industria, Energía y Turismo, de análisis del diseño, ejecución y resultado de la política de subvenciones del Ministerio de Industria y Energía, todos tenemos que reconocer que, como ya se ha dicho aquí, es de palpitable actualidad, no solamente mediática sino también parlamentaria, pero Coalición Canaria se va a alejar por completo de la polémica política y se va a pronunciar apoyando la creación de esta subcomisión porque va a actuar desde un plano aséptico.

Nosotros consideramos que la transparencia es fundamental en la vida democrática, transparencia que se manifiesta a través de una información detallada y no sesgada para la sociedad y, dentro de ella, a la institución parlamentaria. Habrá que analizar las ayudas realizadas sin olvidar que, como también se ha dicho aquí, estamos dentro de la Unión Europea, que no hay que crear industrias por crearlas, aunque reconocemos que la actividad es la ideal para elevar el nivel de vida de una comarca, de una autonomía y de un país.

Las ayudas públicas son convenientes hasta tanto la actividad consiga un plano de legítima competencia, pero nunca deben dañar otras actividades similares que ya están creadas fomentadas y mantenidas a base del esfuerzo, sin ayudas de ninguna especie; es decir, nada de crear actividades industriales artificiales que no podrían mantener sin las ayudas del Estado.

Es importante también —y con esto finalizo, señor presidente— que se justifique la utilización de las subvenciones; y la justificación de las subvenciones viene acompañada, para que haya mayor transparencia y claridad, con la presencia de auditorías externas. Se han dado millones y millones de pesetas en este país de subvenciones y no todas han sido justificadas ni todas han sido auditadas. Nosotros, desde Coalición Canaria, acogemos y aplaudimos la creación de esta subcomisión porque creemos que va a señalar el camino adecuado para que se consiga mayor transparen-

cia, mayor justicia a la hora de la consecución de la subvención y también mayor claridad en la inversión y en la comprobación de su ejecución.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gómez, por su intervención y también por su brevedad.

Por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV), tiene la palabra el señor González de Txabarri.

El señor **GONZÁLEZ DE TXABARRI MIRANDA**: El Grupo Parlamentario Vasco también va a apoyar la creación de esta subcomisión que creemos que abre nuevas expectativas para el análisis de unos casos que no compartimos que generen alarma social pero sí un estado de opinión de sospechas generalizadas que entendemos que es razonable que pasen por el tamiz de esta subcomisión, a fin de emitir un dictamen que, con rigor y contraste de datos, pueda poner ante la opinión pública un estado de opinión más razonablemente contrastado.

Como saben SS.SS., este grupo parlamentario era más partidario, y así lo manifestó en el Pleno, de crear una comisión de investigación en relación con estos temas por entender que una comisión de investigación, conforme al reglamento, cuanta con mayores y mejores herramientas para llegar al fondo de la cuestión. No ha podido ser y la alternativa que se presenta, la de crear una subcomisión, genera otro tipo de expectativas, de contrastes. Es cierto que en esta Comisión se han dado múltiples datos, se han ofrecido versiones, el ministro de Industria ha comparecido reiteradamente, pero también es cierto que una subcomisión, y más una comisión de investigación, cuentan con mayores herramientas para que cada grupo parlamentario pueda contrastar esos datos con los datos de que dispone, y realizar un análisis más riguroso. Creemos que esta subcomisión puede, de alguna forma, llegar al mismo punto que una comisión de investigación, siempre que por parte de todos los grupos parlamentarios, y básicamente del propio Ministerio de Industria, exista esa voluntad de transparencia que se predica y que después hay que ponerla en acción y sostenerla coherentemente con la aportación de datos y de expedientes, para que, como digo, esta subcomisión pueda llegar al cumplimiento de sus fines. Entendemos que, al crear esta subcomisión, no podemos realizar hoy una votación meramente de trámite, que estamos jugando con la credibilidad de esta Cámara. Indudablemente, cuando se generan estas dinámicas de sospechas generalizadas la ciudadanía espera de sus representantes que articulen un dictamen que sea capaz de matizar todas y cada una de las posiciones que se vienen sosteniendo en los medios de comunicación. Por ello, señor presidente, ésta es una cuestión de credibilidad, de ser capaces de ofrecer a la ciudadanía esta dosis de credibilidad de la cual está tan necesitada y es también una cuestión de tiempo y de eficacia, ya que nosotros creemos que esta subcomisión debe trabajar con un tiempo tasado, que no puede ser una comisión abierta, que muera con el fin de la legislatura y que sea incapaz de ponerse de acuerdo en los contenidos de un dictamen. Desde esta perspectiva, el Grupo Parlamentario Vasco trabajará en esta subcomisión de que, sin juicios previos establecidos, se podrá realizar un dictamen serio y riguroso.

En la comparecencia del señor ministro del Interior le insistimos en que era necesario que existieran dosis de autocritica, que no se produjeron en ningún caso y nosotros lo lamentamos, porque, indudablemente, quien ha estado en la Administración pública y ha estado resolviendo subvenciones sabe lo difícil que es, el estrecho límite que existe entre la arbitrariedad y la discriminación, y en ese estrecho límite caben muchas reflexiones. Nosotros lamentamos que el Ministerio no haya querido avanzar en el análisis de esos límites entre la discriminación positiva, que es necesaria en la resolución en relación con las subvenciones, y el salto a una arbitrariedad manifiesta, que supone chocar con los límites de las propias convocatorias de subvenciones. Creo que ahí va a estar el quid de la cuestión, el filo de la espada: en la elaboración rigurosa de un dictamen, en saber discernir entre lo que razonablemente discrimina y lo que supone una arbitrariedad en la concesión.

En consecuencia, señor presidente, vamos a sostener con nuestro voto la creación de esta subcomisión, lamentando que no se cuente con las herramientas de investigación con las que cuenta una comisión de investigación. Pondremos todo nuestro empeño, sin prejuicios, en que esta subcomisión pueda elaborar este dictamen en un tiempo tasado, en el más breve tiempo posible, para que esta Cámara también gane en credibilidad delante de los ciudadanos.

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

El señor **GUARDANS I CAMBÓ**: En mi primera intervención como nuevo portavoz del Grupo Parlamentario Catalán en la Comisión de Industria, Energía y Turismo, quiero decir, que, como quizá conocen, por razones de índole estrictamente personal, que, insisto, no escapan a los miembros de esta Comisión, y con el fin de evitar cualquier tipo de confusión sobre los propósitos de transparencia y absoluta imparcialidad de mi grupo en los trabajos de la subcomisión que hoy se va a constituir, trabajos de análisis de la gestión de un equipo de profesionales, además de una fiscalización y una propuesta de nuevas soluciones en el tratamiento de las subvenciones en las ayudas públicas, me voy a abstener formalmente de toda participación y, a tal efecto, cedo la palabra a quien va a fijar la posición de mi grupo y a representarlo en los trabajos de la subcomisión, mi compañero el señor don Jordi Jané.

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

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señoras y señores diputados, en primer lugar, quiero decir, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que nuestro grupo agradece al señor Guardans esta predisposición, por los motivos que él mismo ha apuntado, en los trabajos de esta subcomisión.

Nuestro grupo va a votar favorablemente la propuesta de creación de esta subcomisión para analizar la política de subvenciones del Ministerio de Industria y Energía, y lo

hará con la voluntad de que esta subcomisión pueda contribuir a analizar y debatir con rigor y transparencia las diversas cuestiones que se han suscitado en este ámbito y que en la actualidad centran buena parte del debate político de esta Cámara. No podemos obviar las críticas que se han venido manifestando desde el pasado mes de diciembre, críticas que ponen en duda la imparcialidad en la concesión de subvenciones por parte del Ministerio de Industria, denunciándose por diversos grupos irregularidades y falta de neutralidad en este proceso. Todo ello condujo a la petición de creación de una comisión de investigación por parte de diversos grupos.

Nuestro grupo parlamentario considerar el pasado día 9 de febrero, y sigue considerando hoy, que la comisión de investigación entonces solicitada nacía de la crispación y con la voluntad por parte de alguno de utilizar esta comisión como arma arrojadiza ante la opinión pública y como instrumento de erosión para poner en duda y dinamitar la actuación política del Gobierno y muy concretamente del ministro Piqué. Ello es legítimo en democracia, pero no es ni ha sido nunca el estilo nuestro grupo parlamentario; no lo fue cuando gobernaba el PSOE y determinados grupos utilizaban medios idénticos para erosionar la entonces gestión del Gobierno socialista y tampoco lo es hoy, cuando gobierna el PP. Nosotros, Convergència i Unió, queremos que se disipen las dudas que actualmente enturbian la política de subvenciones realizada por el Ministerio de Industria y Energía; nosotros queremos analizar con transparencia, con conocimientos de datos y comparencias de los principales responsables cómo se produce la política de subvenciones, política que es y debe seguir siendo un instrumento importante para el impulso y desarrollo industrial y para lograr la necesaria solidaridad interterritorial. Convergència i Unió no quiere tapar, si es que existen, las responsabilidades políticas de nadie, pero tampoco queremos que se utilice el Parlamento para trasladar a la opinión pública una presunción de culpabilidad antes de que la misma se haya demostrado. Por ello, consideramos que la subcomisión que hoy se propone, planteada en términos globales, sin partir de una acusación concreta y específica y planteada precisamente en el seno de esta Comisión de Industria, que es la comisión responsable del análisis, seguimiento y control en este ámbito de la actuación del Gobierno, puede y debe ser un buen instrumento para dar respuesta y disipar los nubarrones que nuestro portavoz ya anunció que existían en la opinión pública sobre estos aspectos. Quizá sería bueno, de acuerdo con las reglas que rigen las subcomisiones, que fijáramos hoy un plazo, que estableciéramos un plazo concreto para que concluyan los trabajos de la subcomisión, precisamente por lo que decía el portavoz del Grupo Vasco, señor González de Txabari; evitar que esto se demorara y quedara en una vía muerta. Para evitar esto, nuestro grupo propondría intentar que esta subcomisión finalizara sus trabajos dentro del actual período de sesiones.

Con estos queremos contribuir, como pedían otros grupos, a esclarecer la verdad, pero queremos hacerlo con la máxima serenidad y no desde la crispación. Queremos hacerlo sin poner en duda la honorabilidad de nadie. Puede que ello no tenga rentabilidades políticas inmediatas, pero nuestro grupo considera, y lo ha considerado siempre, que

ello contribuye a generar un clima de menor crispación, clima que la propia sociedad y la propia opinión pública siempre reclaman a largo plazo.

Desde este talante, nos gustaría que esta subcomisión que hoy se creará contase con la participación y el acuerdo de todos los grupos de esta Cámara, porque todos, y especialmente el Grupo Socialista, como principal grupo de la oposición, pueden y deben aportar las necesarias luces ante las sombras que actualmente planean sobre la política de subvenciones del Ministerio de Industria y Energía.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Señorías, nuestro grupo va a votar en contra de la creación de esta subcomisión, entendiendo que tiene plena vigencia la petición de una comisión de investigación que en su momento hizo a esta Cámara como el instrumento más adecuado para poder dar luz y tranquilidad y debatir las distintas luces y sombras tanto del proceso de subvenciones como del de cancelación de créditos, por ejemplo, de Ercros. Esa comisión de investigación permitiría reglamentariamente las comparencias necesarias. Voy a poner un ejemplo. Tenemos creada una subcomisión para el seguimiento de los procesos de privatización y reconversión de las empresas pertenecientes al sector público, subcomisión que empezó planteándose como un intento de seguir más o menos en tiempo real los procesos de privatización. La creación de esta subcomisión pidió el 11 de diciembre de 1997 en esta Comisión; el Pleno de la Cámara tardó prácticamente un año, hasta el 9 de diciembre de 1998, en aceptarla. Se fijó como primer plazo para finalizar los trabajos el 9 de septiembre de 1998; hubo que prorrogarlo y ahora se ha prorrogado al 30 de junio de 1999. Lo cierto es que, después de dos o tres sesiones, no hemos sido capaces de que comparezca ninguno de los presidentes de empresas ya privatizadas para explicarnos un proceso ya realizado. Este precedente nos hace considerar prácticamente imposible que la vía de una subcomisión similar tenga ningún resultado práctico o que al menos permita profundizar mínimamente en diversos aspectos que hay que analizar respecto a las subvenciones y actividades del Ministerio de Industria. Por eso, nosotros vamos a votar en contra. Tengo que decir al mismo tiempo que nuestro grupo asistirá a estas sesiones, aunque somos conscientes de que nos vamos a encontrar —y ojalá me equivoque— con una actitud similar, porque cuando pedimos una primera relación de empresas privatizadas se nos mandó prácticamente una copia de la guía telefónica, se nos mandó la relación nominal de empresas privatizadas. Y costó varios meses conseguir que empezáramos a tener la documentación necesaria. Ahora la tenemos, pero constantemente distintos presidentes, como el de Telefónica, el de Endesa, etcétera, nunca encuentran un hueco en su agenda para comparecer ante la subcomisión y, por tanto, nos vemos imposibilitados para analizar estos procesos. Cada día que pasa se aleja más en el tiempo ese tipo de decisiones tan importantes que han supuesto que el Gobierno, que el Estado se desprenda de miles de millones de su patrimonio. Al día de hoy no hemos podido analizar con seriedad y

una por una las grandes privatizaciones realizadas hasta el momento.

Dado este precedente, no tenemos ninguna fe en que en esta subcomisión vayan a cambiar las cosas. No obstante, por si esto no fuera así, nosotros anunciamos ya que creemos que debe analizar en profundidad varias cosas. Por ejemplo, el tema de Ercros, entendiendo que ha cancelado un crédito ICO y que ha sido una empresa que históricamente ha recibido miles de millones del Estado. Por tanto, es importante conocer cuál ha sido su destino y cuál ha sido la gestión de esos recursos que ha recibido. Quiero recordar que el propio Partido Popular denunciaba en la legislatura anterior que al señor Sánchez Junco, dentro del grupo Ercros y al frente de Unión de Explosivos, aunque fue primero director de Industria, le tocó conceder 11.000 millones de subvenciones y al poco tiempo apareció como presidente de Unión de Explosivos. Esto lo denunciaba el Partido Popular de entonces. Y parece que hoy se le ha olvidado. Además, nosotros creemos que todo este debate, en parte mediático pero con un fondo trascendente detrás, debe resolverse con normalidad en esta Cámara y que el señor Piqué, que tiene tan poco tiempo para dedicarse a las cosas de Industria, dadas sus otras actividades, en lugar de prometer o decir que va a comparecer ante los medios de comunicación a explicar con transparencia su declaración de la renta de los últimos 15 años —no sé si ha cambiado de opinión, pero es una de las cosas que ha dicho— o a declarar las empresas en las que participa o ha participado desde su declaración de actividades, podría venir a exponerlo en esa subcomisión. Porque un representante público o político está más obligado que un particular y prácticas que pueden ser normales —entre comillas— en la actividad empresarial pueden no serlo tanto en una persona que ocupa un Ministerio. Esa es una de las cosas que se ponen en evidencia ante distintos temas que van saliendo.

Como nosotros quizás hacemos menos ruido, quiero recordar también que ha sido nuestro grupo parlamentario el que en esta Cámara y ante un debate con el ministro expuso la existencia de la empresa Loreto Consulting. Por cierto, tengo que decir al Partido Popular que no se moleste en buscar quién está utilizando empresas para buscar información. Izquierda Unida lo hace, pero lo hace como cualquier otro particular y, en lugar de tener que ir al Registro Mercantil, contrata con una empresa de información comercial que le facilite unos datos que son públicos. Uno podría ir, a título particular, a un registro mercantil y pedir la copia de la inscripción y de los distintos avatares que sufre una empresa. Por tanto, no se molesten en buscar, porque hemos sido nosotros, y lo seguiremos haciendo.

Nos parece importante que en esta subcomisión comparezca, en primer lugar, el señor Piqué, nos parece importante darle la oportunidad de que explique públicamente todas estas cosas en las que él entiende que no hay ningún tipo de irregularidad; que, igual que podemos hacer los demás cuando declaramos en el Congreso nuestras actividades, venga y nos exponga cuáles son los argumentos para presidir una empresa y al mismo tiempo facturar a esa misma empresa. A lo mejor eso es absolutamente legítimo, pero la opinión pública puede hacer otro tipo de valoraciones; no tiene que ser necesariamente ilegal, sino quizás buscar todos los recovecos para intentar pagar un poquito menos a

Hacienda. Y para que tengamos algún dato nuevo, ya que el señor Piqué nos expuso en su comparecencia toda la historia de Ercros, casi desde el año mil ochocientos y pico, cuando se fundó el grupo Unión de Explosivos, también podría explicarnos sus compañías, la participación conjunta con el señor De la Rosa en la empresa Mesa Redonda, por ejemplo, que ha tenido participaciones en Ercros y que está ahí. Con transparencia, se pueden explicar estas cosas. Ya que se ha hablado de Loreto Consulting, véase también la empresa Mesa Redonda, donde, con otros 11 directivos, tenían participaciones importantes. Me imagino que, cuando el señor Piqué decía que había vendido todas las acciones o que había dado orden de vender, también habría vendido hace tiempo las participaciones con su compañero De la Rosa en la empresa Mesa Redonda. Por tanto, sería conveniente asimismo que el señor De la Rosa pasara por esa subcomisión a explicarnos un poco qué pasó en esa etapa; que pase el señor Sánchez Junco; que pase don Francisco Prada, presidente de la Agencia Industrial del Estado y, curiosamente, interventor de la suspensión de pagos de Ercros. El señor Piqué dijo en esta Cámara que lo único que él había hecho durante la suspensión de pagos fue seguir las instrucciones del señor interventor de la suspensión de pagos. Curiosamente, al poco tiempo el señor Prada fue nombrado número dos del Ministerio y presidente de la Agencia Industrial del Estado. O el señor Peró Ferreras, que era el abogado de Ercros y parece ser que también de Loreto Consulting.

Por último, porque nos parece muy interesante, aunque no sabemos si comparecerá, dadas las características reglamentarias de la subcomisión, nosotros vamos a pedir también la comparecencia del señor Pérez Villar, para que explique cuáles son esas cualidades innatas para conseguir detectar los criterios para obtener subvenciones. Nos consta que, además de obtenerlas él, también asesora a algunos de los intervinientes. Y nos gustaría que en esta subcomisión, o incluso antes, igual que ayer se ha dado a los sindicatos una relación con 121 proyectos aprobados y 711 evaluados pero no aprobados, se faciliten a esta Comisión esos expedientes, la misma información que se ha dado a los sindicatos, para facilitar después los trabajos y poder hacer un análisis comparativo que garantice la transparencia, que garantice la concurrencia de las subvenciones, etcétera. Ideas tenemos bastantes y las vamos a llevar a esa subcomisión, pero quiero que quede constancia de esas comparecencias que pediremos inmediatamente después de aprobada, con nuestro voto en contra, esta subcomisión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, señor Hernández Moltó.

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Nuestro grupo, como ya anunció en algún momento, ya saben SS.SS. que se opone a la limitación en la investigación del Ministerio de Industria, de la gestión de las ayudas públicas y del propio señor ministro Piqué. Queremos matizar bien a qué nos oponemos, porque nos parece que ya se ha puesto en marcha todo un mecanismo de tergiversación de la realidad.

Hoy mismo vemos una entrevista en un diario, en la que por cierto el señor Piqué hace unas declaraciones insólitas

en cualquier responsable público y político. Esto de que no tengo que responder en el Congreso sobre mi actividad privada pone de manifiesto un talante, talante que ya conocemos del ministro, que nada tiene que ver con la necesidad de transparencia y de control de las funciones que, como ciudadano, uno ha podido hacer en su vida. Quizás lo que pretende esta subcomisión es amparar y tapar al Gobierno, más que hacer transparencia. Hablo de esta perversión del lenguaje, porque el señor Piqué, hoy, en esta entrevista, a pregunta de ¿no habría sido más fácil aclarar todo esto en una comisión de investigación?, dice —sabiendo que está mintiendo—: hay ya una Comisión parlamentaria, repito, hay ya una Comisión parlamentaria —y ahora diremos las diferencias entre comisión y subcomisión— que va a analizar la política de ayudas públicas. No señor Piqué, usted miente; usted sabe que se quiere escapar de una comisión parlamentaria y lo que está intentando es hacer una piroeta, una escaramuza, una cortina de humo.

Yo, señores parlamentarios, no voy a decir algo que uso en muchas ocasiones como cita de autoridad, pero hagan caso de doña Teófila Martínez, que dice en ese mismo periódico que no cree que se deba poner la mano en el fuego por nadie. Pregúntenla a ella; ella sabrá por qué hace esas afirmaciones. **(Rumores.)** Lo dice la señora Martínez, no lo he dicho yo.

En cualquier caso, señor presidente, hoy estamos aquí ante una etapa más de un proceso que hoy no acaba. Porque ésta es una etapa política que cada vez que alguien pretende zanjarla o erradicarla surgen nuevos elementos que tienden a intranquilizar y a preocupar más a la opinión pública y desde luego a los grupos parlamentarios. Yo sé que probablemente mañana, pasado, la semana que viene, va a salir otra situación de este tipo; estoy convencido, es una cuestión de percepción. Pero créanme los señores parlamentarios y la opinión pública: cuando nosotros pedimos explicaciones sobre el señor Piqué o sobre el Ministerio, sobre el Gobierno en general, no lo hacemos como el señor Piqué cree, siguiendo consejos de ningún psicoanalista; lo hacemos, sinceramente, cumpliendo las funciones de oposición y sobre todo intentando desentrañar situaciones que día a día van saliendo a lo largo y ancho de este país.

Aun a riesgo de que el señor Arenas ponga en línea a todos los picapleitos del Partido Popular para iniciar pleitos, que estén hoy atentos esos picapleitos, porque pueden tener algún elemento para poder trabajar en las próximas semanas. En realidad, ¿qué está pasando? A mí no me sorprende lo que está pasando. En definitiva, ya saben que la política conlleva muchas veces riesgos. Yo creo que cuando el señor Aznar, hace tres años, tomó una decisión de Gobierno probablemente tomó algunas decisiones arriesgadas. Y no me sorprende que algunos de los miembros de ese Gobierno tengan un criterio digamos relajado de la gestión o digamos no exactamente riguroso del sector público. Si alguien elige a la persona de mayor confianza de don Javier de la Rosa, no puede sorprenderse después de que unos meses o unos años más tarde puedan salir informaciones sobre formas de gestionar las empresas públicas, sobre formas de considerar las obligaciones tributarias de un ciudadano, sobre formas de entender el funcionamiento de la empresa y las relaciones entre empresarios y Administración. Yo no sé si el señor de la Rosa o el señor Piqué, en

Cataluña, estaban acostumbrados a unas relaciones administrativas diferentes, pero es evidente que en el Gobierno de España se ha chocado con la realidad. Por lo tanto, a mí no me sorprende que esto esté sucediendo, entre otras cosas porque ya lo hemos advertido en más de una ocasión.

Precisamente por eso, por ese sentido especial de la gestión, que da noticias todos los días, mi grupo intentó dar satisfacción al señor Piqué y pidió que se constituyera una comisión. Quizás no sea hoy el momento para relatar otra vez los motivos que llevaron a mi grupo a solicitar esa comisión, probablemente sea un recuerdo que por gracia a SS.SS. debería hacer. En aquella comisión nos preocupaba que señores como Pérez Villar, por cierto delincuente convicto, aunque no confeso, ni por él ni por la comisión del Partido Popular que en el Parlamento de Castilla y León le eximió de las responsabilidades que se investigaban, que esa persona, mano derecha y de absoluta confianza del presidente del Gobierno, señor Aznar —digo estas cosas porque a veces hablamos de Pérez Villar como si fuera un elemento más del paisaje de la corrupción; es la persona de íntima confianza del señor Aznar en su etapa de Gobierno de Castilla y León—, tuviera acceso a esas ayudas. Eso preocupó y yo sé que sigue preocupando a casi todos los miembros de esta Cámara. Nos preocupaban las ayudas a las construcciones de institutos oftalmológicos de personas muy vinculadas a los antes poderosos y hoy más modestos miembros del Gobierno, como el señor Cascos, cuestiones como Torcidos Ibéricos, proyectos como Tele-Cable, por cierto con unas interpretaciones absolutamente peregrinas de lo que era la ayuda a la industria, intentando retorcer, en este caso no ibéricamente, la interpretación a posteriori de las normas para intentar justificarlo; situaciones absolutamente inexplicables e inexplicadas como el comportamiento del Ministerio y del ministro en relación con la subvención a Ercros y sus relaciones con el Instituto de Crédito Oficial; situaciones inexplicables e inexplicadas como las subvenciones a las empresas públicas con el billón 300.000 millones de pesetas de costes de transición a la competencia, en la que alguien ha llegado a decir que había información suficiente y que era casi dogma de fe que eso eran unos derechos de las empresas eléctricas, siendo ya el ministro el único que mantiene, y cada día con menos fuerza, esa tesis. Recuerdo cuestiones como la de la empresa Hullera Vasco-Leonesa, que no ha sido citada por ninguno de los señores parlamentarios y que, en esa relación de empresas que el señor Santiso exponía, supongo que será una de las que reciben por su parte especial atención. Esto es como el anuncio aquel del conejillo: Y sigue y sigue.

Hoy mismo nos encontramos, respecto al sector del porcino, con unas interpretaciones del Ministerio de Industria de justificación de estos proyectos realmente peregrinas, permítanme decirlo así, señores parlamentarios. Fíjense si daría literatura para hablar de las vinculaciones del sector industrial y porcino. No haré ninguna gracia al respecto, porque nos parece suficiente grave, como señalaré en algún momento. Simplemente diré que había motivos, señor presidente, para constituir esa comisión. Pero esa comisión no se constituyó y yo tengo que salir al paso para intentar hacer lo que otros parlamentarios no hacen: salvar un poco la cara de aquellos diputados, por cierto, del partido que apoya al Gobierno y de sus socios, que derrocharon

todo tipo de argumentos para impedir que esa comisión realmente de investigación se constituyera. Hoy estamos discutiendo esta comisión porque por arrogancia del señor ministro y por ese sentido algo soberbio que tiene de la política le pareció que el Parlamento no aprobara la Comisión le dejaba en evidencia. El señor Aznar, el Gobierno y el Partido Popular tuvo que volver sobre sus pasos porque el señor Piqué dijo: que me investiguen. Ahora, eso sí, lo que en realidad quería decir es: que parezca que me investigan. Y en ese sentido se hizo esta farsa parlamentaria a la que hoy estamos asistiendo. Yo ya entiendo el papelón y la indignación de alguna de SS.SS. al ver en el periódico que, cuando ellos decían que no se investigue, el capitán Trueno del Gobierno dio un paso al frente y dijo: no, no, que se me investigue. Aunque después llamarían a capítulo y dirían, eso sí: como haya una comisión va vuestra cabeza en ello. Y no estoy hablando de oídas; alguno de los presentes sabe perfectamente que ha sido así. Que se lo cuenten los afectados, no los interesados.

Y entonces estamos en esta especie de perversión parlamentaria, en la que se quiere hacer una subcomisión. Una subcomisión ¿para qué? Si nosotros lo que realmente queremos hacer es controlar e investigar. Porque ¿ustedes saben la diferencia que hay entre una comisión y una subcomisión? Sí que lo saben. Tan lo saben como que ya en su momento, cuando el bienintencionado Grupo de Convergencia i Unió lo propuso hace tres años —y el señor Santiso hacía referencia a la constitución de una subcomisión hace un año y medio—, el nunca bien nombrado señor Sánchez i Llibre, con un heroico esfuerzo parlamentario, intentó traer a esta Cámara la constitución de una comisión que no dejara en evidencia al Parlamento frente al proceso de desamortización industrial más importante que había habido en España.

¿Recuerdan ustedes aquello de la comisión para el seguimiento de las privatizaciones? Pues diré, ahora que hay medios de comunicación, que este Parlamento está haciendo el ridículo en esa subcomisión. Y no queremos volver a hacer el ridículo. Además, a nosotros se nos engañó con aquella comisión y, cada vez que pedíamos transparencia del Ministro de Industria y del sector público empresarial, se nos dijo que no fuéramos tan pesados, que ya se iba a constituir una comisión. El día del debate —y estoy mirando al presidente, que entonces no lo era, pero que en cualquier caso estará perfectamente informado de lo que allí sucedió— el grupo proponente, Convergencia i Unió —se lo digo a los nuevos, a los novicios de ese grupo en esta Comisión— se vio sorprendido en su buena fe, y nosotros también nos vimos sorprendidos en nuestra buena fe, porque donde dije digo otra vez se escribió el famoso Diego y se creó una subcomisión para que no se investigara, ni se conociera, ni se controlara el proceso de privatizaciones. Y yo no quiero hacer hoy un alarde de oposición, quiero simplemente poner por testigos a todos los miembros de esa subcomisión. Y les tengo que decir, señores miembros de la Comisión que no pertenecen a la subcomisión, aunque sé que no se debe, señores miembros de los medios de comunicación, que durante este año se ha burlado el control parlamentario de esta Cámara, impidiendo que asistiera ningún presidente de empresa pública que ha sido privatizada. Sí es verdad una cosa, con la gentileza

que caracteriza al señor Martín Villa, nos ha invitado dos veces a comer, pero nunca se ha celebrado la comida, era simplemente para que pareciera que... **(El señor Peón Torre: Está mintiendo deliberadamente.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Peón, deje terminar. Y usted, señor Hernández Moltó, termine ya; estamos fuera de tiempo.

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Señor presidente, voy a acabar muy rápidamente pero el señor presidente entenderá que los argumentos son fundados para justificar... **(El señor Peón Torre: ¡Eso es falso!)** Cuando aquí se dice que algo es falso, después hay que demostrarlo. Es posible que tenga razón el señor peón, es falso; nos ha invitado una vez sólo a comer, me he equivocado. **(Risas.)** Una vez sólo. En cualquier caso, son argumentos fundados.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Hernández Moltó, ciñase al tema y termine ya, porque está fuera de tiempo.

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Señor presidente, fíjese si me estoy ciñendo que estoy explicando, como usted sabe perfectamente, el funcionamiento de la subcomisión, lo que nos lleve a desconfiar, no sólo a desconfiar, a acreditar científicamente el funcionamiento inútil de la comisión que en este momento está funcionando. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**

Señor presidente, el Grupo Parlamentario Popular, con el forzadísimo apoyo del grupo... de alguno de los grupos de la Cámara **(Risas.)**, hoy trae un elemento para esconder y evitar que se controle al Ministerio de Industria y, sobre todo, al propio ministro. Porque lo que está pasando aquí ahora tampoco es más que lo que nosotros estamos denunciando permanentemente: el descontrol y el desastre en la gestión del Ministerio de Industria. Parece que ese Ministerio y el despacho del ministro de Industria sean más el sitio de ocio y de descanso donde reunirse con sus amigos de Barcelona que el sitio donde hacer realmente política industrial o política energética. **(Un señor diputado: ¡Muy bien!)** Ese Ministerio, si se me perdona la expresión, es un ministerio que está patas arriba, es un ministerio en el que cada día se sorprende el propio ministro de algunas de las cosas que hacen algunos. **(El señor Peón Torre: Señor presidente, ¿el tiempo no es para todos?)** Pero ya que estamos para justificar las razones que a nosotros nos llevan a...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Hernández Moltó, termine ya, porque lleva casi el doble del tiempo que se le tiene que conceder.

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Acabo enseguida, señor Presidente. Y ya que escucho que algunas voces intentando quizá encontrar más motivos para oponerse a esa subcomisión, diré que anoche, camino de Toledo, escuchaba yo *Hora 25* y me llamó la atención que en ese momento conectaban con un insigne personaje y acreditado diputado de esta Cámara, el señor Peón, que iba a opinar sobre las ayudas al estratégico sector industrial del porcino, de la zona de Castilla y León. Le preguntaban: ¿A

usted le parece que esto de los cochinos tiene mucho que ver con el asunto de la reconversión industrial? Y dijo el señor Peón —y estará grabado obviamente—: El Gobierno y mi grupo se reunieron y decidieron que esta ayuda era compatible. **(El señor Peón Torre: ¡Es mentira!)** Éramos pocos, como decía aquél, y ya saben lo que pasó. Éramos pocos.

En este debate yo vengo a criticar, a denunciar y a pedir explicaciones sobre esas aclaraciones y esas declaraciones del Grupo Popular, que han puesto de manifiesto que los expedientes de las empresas se ventilan en no se sabe qué reunión de miembros del Partido Popular y del Gobierno. **(El señor Peón Torre: ¿Cómo puede mentir así?)** Es una denuncia que hago en esta Comisión y pido explicaciones, a no ser que se desdiga de las declaraciones que, como están grabadas y han sido escuchadas por todo el país, supongo que son un ingrediente más en el: y sigue y sigue. Hoy hay otro motivo más para estar absolutamente preocupado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Hernández Moltó, si sigue y sigue, tiempo tendrá para seguir y seguir cuando sea, pero en este momento termine ya. **(Rumores.)**

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Termine ya, señor presidente, simplemente anunciando nuestro voto en contra de esta subcomisión, denunciando la manipulación del señor Piqué, que dice que hay comisión y no la hay y, sobre todo, poniendo claramente de manifiesto que ésta es una escaramuza parlamentaria para esconder al señor Piqué de las muchas cosas que tiene que esconder y que sin duda alguna, en el futuro —me lo temo— podrán ser objeto de mucha consideración. Por tanto, nuestra presencia en esa subcomisión parece ociosa y, como ya hemos abandonado la otra subcomisión, porque hemos sido expulsados por el agravio permanente al que somos sometidos, simplemente en ese voto en contra anunciamos también nuestra no comparecencia y nuestra no colaboración en esa comisión. **(Aplausos. El señor Peón Torre pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Peón, tiene la palabra, pero brevemente.

El señor **PEÓN TORRE**: Señor presidente, le agradezco la oportunidad extraordinaria de intervenir, brevemente, primero por alusiones personales y, segundo, porque nuestro grupo no va a permitir, sinceramente creemos que es lo mejor para el adecuado funcionamiento de esta Cámara, que se mienta sistemáticamente, que se sorprenda a la opinión pública en su buena fe y que se tergiversen permanentemente las cosas.

Yo no voy a permitir al señor Hernández Moltó, al que profeso un sincero afecto personal, que mienta deliberadamente sobre trabajos de esta comisión, de la subcomisión de privatizaciones o de cualquier otro trabajo de esta Cámara parlamentaria. El señor Pedro Hernández Moltó ha dicho que la subcomisión de privatizaciones ha impedido la comparecencia de presidentes de empresas públicas. Ha mentido, señorías, ha mentido. La subcomisión de privatizaciones tiene programada una agenda de comparecencias de presidentes de empresas —todas aquellas que ha querido

pedir la oposición— y su cumplimiento está pendiente en función de la agenda de los presidentes. **(Protestas.)** Señorías, está acordado con el voto del Grupo Parlamentario Popular. Ha mentido. No se ha impedido ninguna comparecencia. Incluso, están acordadas. **(Continúan las protestas.)** En segundo lugar, quien ha hecho el ridículo en la subcomisión de privatizaciones no es este Parlamento, señorías. Quien ha hecho el ridículo son los parlamentarios de algún grupo de la oposición, que, denunciando maniobras oscuras en las privatizaciones, tienen a su disposición toda la documentación, absolutamente toda, que obra en la SEPI, con un ofrecimiento del presidente de la SEPI para que cualquier comisionado vaya a las oficinas y, al margen de la que han enviado a esta Cámara, examine toda la documentación sin ningún tipo de impedimento. Y ni uno solo de esos parlamentarios ha acudido a ese ofrecimiento.

En tercer lugar, señorías...

El señor **PRESIDENTE**: Termine ya, señor Peón.

El señor **PEÓN TORRE**: Termine ya, señor presidente.

Cuando se hablaba de farsa, aquí la única farsa es decir que el señor Piqué era amigo de De la Rosa, porque el señor De la Rosa de quien era amigo era del señor González. **(Risas.)** La única farsa es denunciar actuaciones irregulares y que, cuando hay un cauce para poder averiguar, para poder contrastar, para poder examinar documentación, para poder pedir comparecencias, señorías, se incurra en la farsa de decir que esto no vale para nada.

Por último, señorías, se han citado unas palabras supuestamente mías a un medio de comunicación, donde se dice que decía que nuestro grupo se reunió con el Ministerio para dar ayudas. Pero, señorías, ¿cómo se puede mentir con esa desfachatez? **(Protestas.)** Lo que ha dicho este portavoz en esa entrevista de la SER es que a nuestro grupo le parecerá siempre magnífico una interpretación discrepante con una directiva de la Unión Europea que defienda nuestros intereses generales como país y que permite unas ayudas a una gran multinacional española, que tiene que crear empleo en España, mejor que en Rumania, y que nuestro grupo siempre ha estado de acuerdo con el Ministerio en la defensa de esas subvenciones. Es lo que ha dicho **(El señor Pérez de Tudela Molina: Usted sabrá. Rumores.)**, es lo que decimos, y ojalá la oposición parlamentaria hiciera lo mismo en defensa de nuestros intereses generales.

Nada más y muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos. El señor Hernández Moltó pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No le voy a dar la palabra.

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Presidente, lo que le pido es amparo. **(Protestas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Hernández Moltó, el señor Peón habrá dicho lo que haya dicho, pero usted también se ha expresado en su intervención como ha querido. No tiene la palabra. **(Protestas.)**

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Señor presidente, no es un turno lo que le pido, es amparo lo que le pido a la Mesa. Me han acusado de mentir. Le pido amparo a la Mesa. **(Continúan las protestas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Hernández Moltó, usted, en su intervención, también ha acusado. **(Grandes protestas.)**

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Le pido amparo a la Mesa, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Estaríamos en un cruce continuo. No le voy a dar la palabra.

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Señor presidente, antes de que esto llegue a un conflicto, creo que el presidente debería encauzar este debate. Cometería un gravísimo error si discrimina a este grupo parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: No creo que tengamos que establecer un debate continuamente, toda la mañana.

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Señor presidente...

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra por medio minuto, pero nada más.

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Señor presidente, yo sé que no piensa lo que dice —aunque muchas veces, en el fondo, no dice lo que piensa el señor Piqué— al decir que yo miento. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Hernández Moltó.

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Señor presidente, déjeme intervenir a mí con mis argumentos, no con los suyos. **(Rumores.)** Estoy intentando defender la verdad frente a la acusación a la que he sido sometido y en este caso yo espero y deseo que el señor Peón no piense lo que dice al acusarme de mentir. Sabe perfectamente que si los presidentes de empresas públicas no han asistido a la subcomisión es porque, como es una subcomisión y no una comisión, no tienen obligación de asistir. Esa es la coartada. **(Protestas.)** Hay cartas negándose. La realidad es que durante tres años no ha asistido un presidente. Esa es la realidad. En segundo lugar...

El señor **PRESIDENTE**: Termine ya, señor Hernández Moltó.

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: En segundo lugar, no he mentido al decir que el señor Peón, probablemente porque no controlaba lo que decía (por testigo pongo la cinta del programa *Hora 25* de ayer), dijo, textualmente que el Grupo Popular, que el Partido Popular y que el Gobierno decidieron dar la ayuda a la famosa piara. **(Rumores.)** Pongo por testigo la cinta de anoche de *Hora 25*. En ese sentido, espero rectificación, en una dirección o en otra, o que se oiga la cinta en esta Comisión, que sería magnífico, por cierto. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación de la propuesta de creación de la subcomisión, dentro de la Comisión de Industria, Energía y Turismo, de análisis del diseño, ejecución y resultados de la política de subvenciones del Ministerio de Industria y Energía.

En una de las intervenciones se ha mencionado la posibilidad de fijar que el plazo de los trabajos esté dentro del actual período de sesiones. ¿Están de acuerdo en que se incluya en la votación como enmienda *in voce*? ¿Lo acepta el Grupo Parlamentario Popular?

El señor **PEÓN TORRE**: Señor presidente, nosotros estamos de acuerdo con lo que ha manifestado algún otro grupo, en el sentido de fijar un plazo. Incluso habíamos ofrecido durante el debate, de forma extraoficial, el plazo del 30 de mayo. Nosotros preferíamos fijar un plazo concreto y si es posible el de 30 de mayo, creemos que sería un buen plazo.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, se va a votar la proposición que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular, incluyendo en su redacción que, además del objeto de la subcomisión y de quién la integra, el plazo de los trabajos está previsto que finalice el 30 de mayo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la propuesta. Se suspende la sesión unos momentos. **(Pausa.)**

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS:

- **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE IBERIA L.A.E., IBERIA, (DE IRALA ESTÉVEZ.), PARA INFORMAR SOBRE:**
- **LOS RESULTADOS DEL EJERCICIO 1996 Y LOS PLANES ESTRATÉGICOS A CORTO PLAZO, INCLUIDAS LAS REFERIDAS A POSIBLES VENTAS AL SECTOR PRIVADO Y ALIANZAS CON EMPRESAS PRIVADAS, DE LA EMPRESA QUE PRESIDE Y DE AQUÉLLAS EN LAS QUE TENGA UNA PARTICIPACIÓN MAYORITARIA, DIRECTA O INDIRECTAMENTE, O EL CONTROL DE LA GESTIÓN. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000811)**
- **LA POLÍTICA DE SUBCONTRATACIONES DE LA COMPAÑÍA IBERIA CON OTRAS COMPAÑÍAS, ASÍ COMO DE LA REPERCUSIÓN QUE ESTA PRÁCTICA SUPONE EN LA CALIDAD DEL SERVICIO PRESTADO A LOS VIAJEROS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO**

TARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 213/000972)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reiniciar la sesión con el siguiente punto del orden, que es la comparecencia de don Javier de Irala, presidente de Iberia, para que informe sobre los resultados del ejercicio 1996 y los planes estratégicos a corto plazo, incluidas las referidas a posibles ventas al sector privado y alianzas con empresas privadas, de la empresa que preside y de aquéllas en las que tenga una participación mayoritaria, directa o indirectamente, o el control de la gestión. A solicitud del Grupo Socialista. Y, por acuerdo de la Mesa, se hará a la vez la comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, para informar de la política de subcontrataciones de la compañía Iberia con otras compañías, así como de la repercusión que esta práctica supone en la calidad del servicio prestado a los viajeros. Esta segunda comparecencia estaba solicitada directamente al ministro, pero ha sido, como he dicho, por acuerdo de la Mesa y portavoces, acumulado en la del presidente de Iberia en el día de hoy.

El señor De Irala tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA L.A.E., S.A. IBERIA**, (De Irala Estévez): En primer lugar, voy a referirme al ejercicio 1996 y sobre los planes estratégicos, con su permiso, presentaré unas transparencias. Me parece importante incluir, además de 1996, lo que ha sido 1998 y un avance de 1999.

Empezaré con la política de subcontratación de operación y acuerdos comerciales de Iberia con otras compañías. Iberia mantiene diferentes tipos de acuerdos comerciales con varias compañías aéreas, mediante los cuales se ofrece a clientes de Iberia la posibilidad de viajar en vuelos operados por esas compañías con número de vuelo a Iberia, identificado como tal en el billete. Esta es una práctica habitual en la industria del transporte aéreo que se está extendiendo aún más en el entorno de las alianzas globales como la *one-world* a la que se está incorporando Iberia. En general, permite ofrecer a nuestros clientes un servicio con el compromiso contractual y la garantía de Iberia, en vuelo adicionales a los operados con los recursos propios de la compañía. Se aumenta así las opciones de viajes que podemos ofrecer a nuestros clientes.

La política de subcontratación de Iberia se fundamenta en dos pilares: Primero, operación subcontratada para rutas en las que la estructura de costes de Iberia no permite una explotación rentable de las mismas. Segundo, operación subcontratada para atender crecimientos de demanda no previstos en la planificación a la que no podemos hacer frente con recursos propios por no disponer de los mismos en los plazos adecuados.

Los acuerdos que mantiene Iberia son de diferentes tipos. En primer lugar, acuerdos de código compartido. Iberia tiene este tipo de acuerdo con catorce compañías aéreas de diferentes países del mundo. Con acuerdos de estas características, Iberia transporta pasajeros a Montevideo y Asunción, en aviones de Aerolíneas Argentinas desde Buenos Aires, y a Los Ángeles y otros diecinueve puntos de Estados Unidos con American Airlines conectando con los vuelos de Iberia en Chicago o Nueva York. En los próxi-

mos meses, se va a extender este tipo de acuerdos a British Airways en el marco de los acuerdos comerciales recientemente alcanzados con Iberia. Una variante de este tipo de acuerdos consiste en la modalidad bloqueo de espacio, por el cual Iberia compra una parte de la capacidad de algún vuelo de otra compañía y lo comercializa a su propio riesgo. Ejemplos de este tipo de acuerdos se dan con la Compañía LOT, en su vuelo Madrid-Varsovia, y con Finnair, en su vuelo Barcelona-Helsinki. A su vez, Finnair compra una parte de la capacidad de Iberia en nuestro vuelo Madrid-Helsinki.

Acuerdo de franquicia. Iberia mantiene un acuerdo de este tipo con la compañía Air Nostrum. Esta compañía opera con la marca Iberia mediante el correspondiente contrato que incluye contraprestaciones económicas para el uso de la marca. El nivel del servicio al cliente está garantizado con estándares de Iberia con las adaptaciones precisas al tipo de avión, turboprop o reactor de cincuenta plazas de media. Air Nostrum está operando en muchas rutas en las que este tipo de avión permite ofrecer unas frecuencias y por tanto mejor servicio que la alternativa con aviones de más dimensión como los que tiene Iberia. Está aportando tráfico de conexión a vuelos internacionales de Iberia, en nuestro nodos de conexiones de Madrid y Barcelona. Adicionalmente, Iberia ha abandonado rutas transversales entre aeropuertos distintos de Madrid y Barcelona, que representaban pérdidas permanentes y que no aportaban tráfico a la red. Con los recursos de Iberia liberados de estas rutas en pérdidas se ha podido crecer en rutas troncales que aportan rentabilidad y tráfico a la red global.

Por fin, acuerdos de alquiler de aviones con tripulación. Desde el año 1997, sobre todo en el año 1998 y en la actualidad, Iberia recurre a este tipo de contratación de medios para poder atender la demanda creciente en mercados en plena expansión por la bonanza del ciclo económico. Iberia ha realizado un gran esfuerzo para dimensionarse con nuevos medios para poder crecer. Así se han firmado los contratos más importantes en la historia de Iberia para la renovación y ampliación progresiva de la flota. En el área de recursos de pilotos, entre 1997 y la fecha actual se han contratado 237 pilotos y se ha realizado una gran inversión en formación de este colectivo, tanto en las nuevas incorporaciones como en la instrucción necesaria para la reasignación de pilotos a las nuevas flotas. Todo ello no ha sido suficiente en el corto plazo para poder atender con recursos propios la demanda de nuestros clientes y las oportunidades que han presentado los mercados. En consecuencia, Iberia ha recurrido a la contratación de aviones con tripulación. Estos aviones operan con los colores de Iberia, con nuestros estándares de servicio al cliente. En el caso de Air Europa, que es el mayor operador al aportar once de los trece aviones que hemos venido utilizando desde final de marzo de 1998, los tripulantes de cabina de pasajeros son de Iberia y el mantenimiento de estos aviones es realizado por Iberia.

El nivel máximo de contratación se alcanzó al final de marzo de 1998 y se ha mantenido hasta ahora en trece aviones, los once de Air Europa y dos de la compañía islandesa Air Atlanta. Los dos aviones de esta última compañía son B-747, que se han utilizado en diferentes rutas pero generalmente en la operación a Cuba, Las Palmas y a Tenerife.

En el caso de Air Europea, se dispone de dos B-767, que operan en diferentes rutas de largo radio y de nueve aviones B-757 y B-737, utilizados en diferentes rutas domésticas y europeas. Durante 1998, se realizaron 37.226 horas bloque de avión con estos recursos que permitieron transportar 2.166.000 pasajeros. De no ser por esta operación, parte de estos pasajeros habrían sido captados por la competencia y otros, en algunas rutas domésticas, probablemente no habrían encontrado una oferta suficiente para poder ser atendidos.

Privatización de Iberia. La privatización de Iberia, de acuerdo con el programa de modernización del sector público empresarial, cuyas bases se aprobaron por acuerdo de Consejo de Ministros de 28 de junio de 1996, se realizará a lo largo de este año 1999 por el agente privatizador y accionista mayoritario de Iberia, que es la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, SEPI. Actualmente, SEPI posee el 94 por ciento del capital social de Iberia y los trabajadores el 6 por ciento. Los pasos de esta privatización son los siguientes: Está comprometida desde el pasado 12 de febrero de 1999 la toma de participación de American Airlines y British Airways en el 10 por ciento del capital de Iberia, que es el primer paso del proceso de privatización de la compañía. Se dará entrada a socios institucionales con capacidad económica y solvencia financiera suficientes, que tomarán en torno a un 30 por ciento del capital, consolidándose una base accionarial estable, sólida y con vocación de permanencia; se ha elaborado el cuaderno de ventas, que se está distribuyendo en estos días.

Una vez concluida la fase de formalización de alianzas con British Airways y con American Airlines y la adquisición de participaciones por parte de los socios industriales y de los institucionales, se colocará en Bolsa el resto de la participación de SEPI en Iberia, aproximadamente un 54 por ciento. Aun cuando el calendario final de la operación está condicionado por la situación de los mercados, se prevé realizar la oferta pública de venta de acciones a lo largo de 1999. Esta oferta pública permitirá incrementar al máximo la base accionarial de la compañía. En ese sentido, el Consejo de Administración de SEPI del 2 de diciembre de 1998 ha iniciado el proceso, con la aprobación de los criterios de selección y las entidades preseleccionadas, seis nacionales y nueve internacionales, para la elección del banco asesor para la privatización de la participación restante de SEPI en Iberia.

Aerolíneas Argentinas, Ladeco y Viasa. La Comisión de la Unión Europea, el 31 de enero de 1996, al autorizar una ampliación de capital de 87.000 millones de pesetas en Iberia, impuso la condición de que se separaran de Iberia sus riesgos en compañías latinoamericanas, Aerolíneas Argentinas, Viasa y Ladeco. El 1 de marzo de 1996 se constituyó la sociedad holandesa Andes Holding BV; 49 por ciento, Merrill Lynch; 9 por ciento, Bankers Trust y 42 por ciento, SEPI, que compró a Iberia su participación en el cien por cien de Interinvest, que a su vez poseía el 65 por ciento de Aerolíneas Argentinas y el 90 por ciento de Austral. El Gobierno anterior, en su Consejo de Ministros del 8 de marzo de 1996, autorizó a Iberia a vender la totalidad de las acciones de Interinvest a Andes Holding. En cumplimiento del mandato de la Comisión de la Unión Europea, Andes Holding tenía que buscar comprador para las parti-

cipaciones de Aerolíneas y Austral y para reducir la participación restante de Iberia, en aquel entonces un 20 por ciento en ARSA. En consecuencia, se iniciaron las gestiones para la búsqueda de inversiones que tomaran la participación de Interinvest en Aerolíneas y Austral, presentando solamente ofertas American Airlines y Continental. Tras un proceso de negociación y selección, el 5 de junio de 1997 se aceptó por parte de Andes Holding la oferta de American Airlines para una toma de participación del 10 por ciento en Interinvest y su colaboración activa en la búsqueda de inversores para suscribir la restante participación. Una vez obtenida el pasado mes de julio la autorización de la operación del Departamento de Justicia americano, el 23 de octubre de 1998 se materializó la toma de participación del 10 por ciento de American Airlines en Interinvest. Adicionalmente se realizó el traspaso de la participación restante del 20 por ciento de Iberia en Aerolíneas, quedando Iberia, igual que American Airlines, con una participación del 10 por ciento en Interinvest, propietaria ésta última del 85 por ciento de Aerolíneas y el 90 por ciento de Austral.

Por otra parte, se abrió un período de seis meses por Andes Holding para la puesta en marcha de un plan de negocio de la compañía, diseñado conjuntamente entre American Airlines, Iberia y SEPI, y la búsqueda de socios, conjuntamente con American Airlines, para la venta de la participación restante por el 80 por ciento en Interinvest. El 23 de noviembre de 1998 se celebró la junta general de Aerolíneas e Interinvest donde se renovaron los consejos de administración tras la mencionada entrada de American Airlines en el capital de Interinvest. Se ha abierto el proceso de venta de inversores de dicha participación, habiéndose recibido expresiones de interés por parte de socios financieros latinoamericanos, principalmente argentinos, españoles y norteamericanos, a los que se ha realizado presentaciones de Interinvest y de Aerolíneas, y que tras un período de *due diligence* presentarán ofertas vinculantes durante el mes de marzo.

Ladeco. En 1997 se alcanzó un acuerdo para la venta del paquete accionarial de Iberia y Andes Holding, en conjunto algo más del 38 por ciento, en Ladeco a Lan Chile, socio mayoritario de Ladeco, ya que no tenía interés estratégico para Iberia.

Viasa. Se acordó un plan de negocio entre Iberia y el Gobierno venezolano para reestructurar Viasa y establecer la base de su desarrollo futuro. Al no llegarse a un acuerdo con los representantes de los trabajadores para realizar dicho plan de reflotamiento de la compañía, en 1997 se tomó la decisión de proceder a la liquidación de Viasa. Actualmente se está finalizando el proceso de liquidación de la compañía.

Voy a pasar ahora a hablar del año 1996, si me permite señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor presidente de Iberia, le ruego que en el momento oportuno nos pase lo que veamos en diapositivas de una forma gráfica, para que se pueda recoger en el «Diario de Sesiones» de la Comisión. Que se pueda tomar nota de las transparencias y que los diputados puedan hacer las consultas oportunas. No hace falta que sea en este momento, pero háganoslo llegar en su momento.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA L.A.E., S.A., IBERIA** (De Irala Estévez): Sí, tengo ya copias de las transparencias que vamos a ver.

Para resumir mejor el año 1996, podría decir que fueron los primeros beneficios de la década. Si miramos la evolución del resultado neto antes de impuestos del grupo, de la década, vemos hasta el año 1995 unas pérdidas sustanciales; a partir del año 1996, partiendo de un plan de reestructuración importante que se llevó a cabo en los años 1994-1995, han aflorado los beneficios. Si hablamos de cuáles son los puntos débiles de Iberia en el año 1996, yo creo que el primero tendría que ser el hecho de que las prácticas comerciales no eran las adecuadas para el marco competitivo que se estaba viendo en la industria. Estábamos aislados de los sistemas globales de transporte aéreo y de alianzas que en ese momento se estaban produciendo. La flota era claramente heterogénea, había muchos tipos distintos de aviones, y hacía que los costes de operación y de mantenimiento fuesen muy altos y además teníamos unos gastos de formación para pilotos muy importantes al cambiar de un avión a otro. Los convenios colectivos y las prácticas de trabajo provocaban costes unitarios que no eran competitivos y quiero insistir de nuevo en que la reestructuración del año 1995 empezó a modificar esta situación. La falta de planteamientos claros y agresivos sobre la situación de las filiales y participadas, sobre todo las latinoamericanas, que en un momento determinado, en mi opinión, suponían la parte más importante de las pérdidas que se estaban registrando. Y tras muchos años de pérdidas, había una mentalidad bastante derrotista en la plantilla.

A partir de aquí, intentamos fijar cuáles fueron las prioridades para los años 1997 y 1999. Evidentemente, una mejora drástica en las prácticas de comercialización. Yo resumiría diciendo que hasta el año 1996 íbamos reaccionando a la competencia y a partir del año 1996 hemos tomado el liderazgo y yo creo que hoy la competencia nos está siguiendo. Desarrollar alianzas, mantener una cuota de *handling* a terceros. Esto era importante porque España fue el primer país en liberalizar el mercado de *handling* teníamos que proteger nuestra cuota; luego veremos cómo lo hemos hecho. Actuar de forma continuada sobre la reducción de costes. Esto tiene que ser una obsesión permanente para Iberia si queremos seguir siendo competitivos en el futuro. Las filiales y participadas. Como hemos hablado, las nacionales, había que gestionar a Aviaco como grupo —Aviaco estaba siendo gestionada como si fuera prácticamente casi de la competencia—, replantear nuestras actuaciones en Viva y Binter, que ya se ha hecho, y sobre todo tomar decisiones drásticas en relación con Aerolíneas Argentinas, Viasa y Ladeco. Un nuevo modelo de organización, que luego veremos. Negociar un marco laboral con objetivos radicales de productividad, que se inició ya en el anterior plan de reestructuración. Una renovación de flota urgente e importante, sin olvidar el objetivo de preparar la compañía para la privatización. De ahí surgió el plan director, con un objetivo muy claro: si queríamos preparar la compañía para la privatización, al final definimos como un objetivo que los inversores consideraran como mínimos de rentabilidad sobre sus fondos propios un 16 por ciento y un resultado de explotación de 58.000 millones.

Definimos ocho actuaciones estratégicas importantes: potenciar la comercialización. Optimizar las interconexiones en Barajas. El desarrollo de Barajas como un *hub* para Iberia es fundamental y también para el desarrollo turístico de este país. Insisto en la reducción general de los costes (luego veremos lo que hemos conseguido). Integración de las filiales en la red y con política comercial común y no separadas, como existía hasta entonces. Conseguir unas alianzas estratégicas. Mantener en las compañías americanas una participación minoritaria. Defender la cuota de mercado de *handling* y la implantación de un nuevo modelo de gestión diferenciado.

En cuanto a la comercialización, vamos a verlo muy rápidamente, porque yo creo que en su momento tuvimos oportunidad de verla. Hemos conseguido por fin una dirección comercial única para el grupo, donde todas las filiales están integradas. Hemos conseguido una programación conjunta entre Iberia y Aviaco para todos los vuelos que permitió un aumento de la productividad sólo en Aviaco del 25 por ciento. Hay una serie de medidas encaminadas a mejorar al final el servicio al cliente: lanzamiento del programa Iberia Plus, que por cierto en Europa es uno de los programas más de vanguardia. Ventas por Internet. Creación de servigiencias. Optimización de control de espacio. Venta directa. El programa Valor 98, que consiste básicamente en una reestructuración del sistema de retribución a las agencias, y luego un rediseño de las delegaciones nacionales, intentando acercarnos de una manera mucho más eficaz a los clientes.

En cuanto a las mejoras de las interconexiones en Barajas, hay un rediseño de las ventanas, de forma que podamos optimizar las llegadas a Madrid con los vuelos fundamentalmente intercontinentales y a Europa de nuestra red. También aumentamos vuelos directos a Sudamérica. Tenemos en este momento desde Europa los vuelos más largos a Latinoamérica. Y la apertura de Chicago con alianza con American Airlines.

Reducción general de costes. En los años 1997 y 1998 hemos reducido los costes en general en un 6 por ciento cada año, cuando el objetivo era un 5 por ciento. Seguimos con una política de contención del gasto de personal en relación con las inflaciones de la economía. Reducción de los costes comerciales, principalmente los costes de distribución relacionados con las agencias, donde hemos rediseñado las comisiones con un sistema de premio a los que más venden, y una mejora en los consumos y subcontratas, como son los combustibles y los materiales de mantenimiento.

Por lo que se refiere a la integración de las filiales en la red, creo que éste ha sido un tema muy difícil, muy complicado, pero que al final nos ha permitido avanzar en este mundo competitivo. Hoy por fin hay una dirección comercial única y una programación conjunta entre Iberia y Aviaco. Hemos tenido que cesar la actividad de Viva ante la posibilidad de integrarlo en un programa conjunto y la imposibilidad de poderlo dedicar al mercado de vuelo regular, que era absolutamente necesario para hacerla rentable.

En cuanto a las alianzas, después de un proceso de análisis profundo de todas las posibilidades, hemos llegado a acuerdos con American Airlines y British Airways. Estamos en este momento desarrollando el acuerdo con Ameri-

can, con una apertura de Chicago, como he dicho antes, a partir de la cual distribuimos a 26 ciudades americanas, y también estamos estableciendo códigos compartidos en tráficos entre Estados Unidos y España. Igualmente, a finales de este mes vamos a iniciar la línea entre Barcelona y Nueva York, dentro de este acuerdo con American.

Por otro lado, mantener una participación minoritaria en las participadas americanas fue una de nuestras prioridades. Hemos llegado a un acuerdo con American para intentar reflotar Aerolíneas. Viasa no fue posible y lo hemos tenido que cerrar y de Ladeco tuvimos que vender la participación.

Por lo que se refiere a la cuota de mercado de 1998, hemos conseguido un 69 por ciento, tres puntos más que en el presupuesto para ese año, que era de un 66 por ciento y estamos mejorando incluso el ingreso unitario de terceros con la introducción de los segundos operadores en los aeropuertos de más de un millón de pasajeros en toda España.

En cuanto a la implantación de un modelo de gestión diferenciada, esto nos parece absolutamente básico. No es posible que en una misma bolsa, en un mismo saco, como era la entidad jurídica de Iberia, hubiera negocios que aparentemente estaban relacionados con la actividad de volar, pero que estructuralmente no tenían nada que ver. La actividad del transporte aéreo de pasajeros, que es una actividad intensiva y capital, es muy distinta de la actividad de *handling*, que es muy intensiva en mano de obra, en general, poco cualificada. Hoy en día estamos estos negocios absolutamente estructurados de una manera independiente, y en el proceso de privatización seguiremos en esta línea.

Si hablamos del año 1998, creo que la mejor manera de definirlo sería decir que ha habido una consolidación de la rentabilidad de Iberia en la banda de la industria. Luego veremos unos gráficos que muestran la posición de Iberia con respecto a nuestro competidores. Los objetivos que nosotros nos habíamos fijado para el año 1998 en ingresos eran 635.000 millones; sin embargo la realidad ha sido 664.000. Un resultado neto antes de impuestos de 35.000 millones; la realidad han sido 41.500, y un rendimiento sobre la inversión, sobre los fondos propios, de un 17,2 por ciento, que ya suponía una mejora sobre el plan director, y la realidad ha sido un 26 por ciento. Yo creo que aquí una de las conclusiones importantes es que ya por tercer año consecutivo Iberia cumple con los objetivos que se ha ido fijando, y esto es importante a la hora de generar credibilidad.

Vamos a pasar a la cuenta de resultados de Iberia y Aviaco, donde vemos que estos ingresos han crecido en un 9,1 por ciento con respecto al año 1997, y hemos conseguido ya que los gastos de explotación crezcan a un ritmo inferior. Hay que destacar que los resultados extraordinarios ya reflejan en una menor cuantía los ajustes que hubo que hacer en su momento en relación con la inversión latinoamericana y un resultado neto antes de impuestos que es más del doble del año 1997. Si lo miramos por compañías, evidentemente Binter Canarias por fin está ya en una senda de rentabilidad consolidada. Binter Mediterráneo sigue con una situación de pérdidas, aunque cada año vamos reduciendo esa cantidad. Yo destacaría que el resultado de explotación ha mejorado con respecto al año 1997 en un 31 por ciento.

Si miramos los resultados netos antes de impuestos vemos que, a pesar de haber conseguido una reducción sustancial en las pérdidas de Viva, hemos tenido que tomar una decisión de cierre de la compañía, porque ya era absolutamente imposible rentabilizarla. Binter Canarias, como he dicho antes, en resultados netos sigue con una mejora muy importante, y Binter Mediterráneo sigue siendo en estos momentos todavía la única asignatura pendiente que tenemos en estos resultados.

Por lo que se refiere a los aspectos relevantes del año 1998, en primer lugar hay que destacar una mejora sustancial en los resultados. En segundo lugar, un crecimiento en la producción de un 7,8 por ciento, cuando en 1997 fue del 2,2, y esto a pesar de las limitaciones que hemos tenido en nuestros recursos propios. Hemos perdido cuota en el mercado España-Europa y en el tráfico Europa-Latinoamérica, fundamentalmente por la limitación de recursos, y este año tenemos unos objetivos de recuperarlo entre otras cosas con las alianzas que hemos firmado.

Hemos tenido problemas serios para poder crecer durante el ejercicio, fundamentalmente por limitación de tripulaciones técnicas y también por saturación de Barajas y Barcelona. Hemos podido paliar en parte, como he dicho antes, con el uso del *wet lease*, once aviones con Air Europa y dos con Air Atlanta, la limitación de recursos que teníamos para poder crecer. El ingreso unitario ha crecido un 3,2 por ciento en el año 1997 y un 6,7 por ciento sobre el presupuesto. Yo creo que esto ha sido fruto de una gestión muy agresiva en el ingreso unitario que, como luego veremos, en el año 1999 va a ser probablemente una de las áreas más complicadas con la competencia que va a haber en el tráfico a Latinoamérica. Seguimos con los programas de mejora en la comercialización, el rediseño de tarifas por mercados y el aprovechamiento de la positiva evolución monetaria del año.

Hemos abierto vuelos directos yo creo que este es un producto muy bueno, y si conseguimos al final poder operar con la mayor eficacia desde el *hub* de Madrid, esto va a ser un producto muy importante que nos va a permitir competir con los mejores desde Europa. También hemos abierto la línea Chicago con American Airlines y hemos tenido que cerrar alguna ruta, como la de Japón, en la que llevábamos invirtiendo trece años, sin ninguna posibilidad de hacerla rentable. Hemos creado el touroperador Viva Tours aprovechando los asientos vacíos que tenemos para intentar conseguir la mayor rentabilidad en el uso de estos asientos.

Como he dicho antes, hemos conseguido contener la caída de cuota en *handling* debido a la introducción de los segundos operadores, aunque sobre todo en el caso de Madrid-Barajas tenemos un deterioro este año de la productividad; hemos tenido que contratar a más personal y en estos momentos trabajando en la reorganización de los procesos.

Carga. Estamos también en período de transición, intentando aplicar un nuevo modelo que luego veremos. Cumplimiento del objetivo de reducción de gastos generales de un 5 por ciento, incluso creo que lo hemos mejorado y creo que este tema es muy importante.

También hay que decir que hemos tenido un deterioro en algunos niveles de calidad, tema de equipajes, atención

de incidencias, etcétera. Somos conscientes de ello y estamos con programas para mejorar, primero, el producto y después la atención a estos servicios.

Respecto a la operación de *wet lease*, el alquiler, recordaré la cifra: 37.000 horas. Nos ha permitido transportar más de dos millones de pasajeros que sin esto hubieran ido con la competencia, lo que ha supuesto un ingreso de 51.000 millones y un margen en la cuenta de resultados de 630 millones.

Respecto al tema de Air Nostrum, ¿qué es lo que ha supuesto para la red? Hemos pasado de 55.000 pasajeros de aporte a red a 200.000 pasajeros y unos ingresos que han pasado de 1.400 a 4.300 millones. Ha habido una mejora de los resultados importante, de 2.400 millones al año. Todos los vuelos operan bajo el código Iberia y les prestamos los servicios de *handling* en todos los aeropuertos, excepto en el de Valencia, con un ingreso para Iberia de casi 1.200 millones. Esta operación considero que es muy importante.

El gráfico que ven a continuación está realizado por la consultora Boston Consulting, donde se comparan las rentas sostenibles sobre inversión bruta. Es una medición que se ajusta por la edad media de la plantilla, donde vemos que, en base a los resultados de 1997, Iberia, como ven, está en segundo lugar, después de Northwest, con un 10,6; todos los demás están por detrás.

Si comparamos con los años 1998 y 1997 el porcentaje de resultados de explotación sobre ingresos y de resultado neto sobre ingresos, veremos que sólo American Airlines y US Airlines, es decir, las americanas, están en estos momentos por encima de Iberia. Estamos todavía lejos de los niveles de rentabilidad de los americanos, que llevan compitiendo en un mercado libre desde hace ya muchísimos años. Pero hay que destacar que, tanto en una medición como en la otra, estamos en el primer lugar en las europeas. Y esto no es fruto de la casualidad, es el resultado de todas las acciones que antes hemos estado viendo.

Este otro gráfico ha sido preparado por Societé Générale en relación con la privatización de Air France, donde vemos que en costes unitarios, medido en términos de centavos de dólar por AKO, asiento y kilómetro ofertado, después de KLM, somos los más competitivos en relación con un número de compañías que, como ven, son nuestros competidores directos. Evidentemente, éste es el fruto de un plan de reestructuración que desde hace varios años venimos poniendo en marcha. Si esto lo comparamos con la etapa media —porque como ven KLM tiene una etapa media larga y SAS, por ejemplo, tiene una etapa media mucho más corta—, estamos también junto con KLM, en la mejor situación, incluso mejor que Lufthansa y Alitalia. Pero aquí está uno de nuestros problemas fundamentales: también es cierto que tenemos que tener esos costes más bajos porque, en relación con el *yield* doméstico, estamos en peor lugar. Aquí hay un problema estructural, y es que es muy difícil que nosotros podamos competir con aquellos que están en el norte de Europa y que tienen su tráfico de negocio entre Europa y el norte de América. Nosotros estamos en un país turístico, donde el precio medio es mucho más bajo. Por eso tenemos que seguir trabajando en los costes para poder seguir siendo competitivos.

En este gráfico vemos hoy uno de los mayores problemas de Iberia pero, a su vez, probablemente, la mejor oportunidad que tenemos: muchas líneas; pero esto significa la evolución por cada una de esas compañías de la utilización de aviones, y la línea de abajo es la de Iberia. Somos los últimos, somos los que peor hemos utilizado en estos años el avión; es decir, que la rotación de nuestros activos sigue siendo muy baja. Una vez más aquí hay razones de tipo estructural que justifican este tema, pero esto significa para nosotros en este momento que ahí tenemos una gran oportunidad para mejorar esta utilización y, en la medida en que lo consigamos, ello tendría un impacto muy importante en los resultados.

Vemos ahora uno de los problemas importantes que hemos tenido en el año 1997. De todas las compañías que aquí figuran —la fuente son datos de la AEA—, nosotros hemos sido los últimos en puntualidad respecto a nuestros competidores extranjeros en relación con los datos de 1997. No tengo aquí los datos de 1998, pero han mejorado sustancialmente. Pero, desgraciadamente, aquí una de las razones importantes, como saben, es la saturación de nuestros *hubs* en Madrid y en Barcelona, y en esto también tenemos que trabajar muy intensamente.

¿Cuáles son los retos del año 1999? En primer lugar, crecimiento. Tenemos que seguir creciendo para no perder cuota de mercado y, aunque parezca obvio, tenemos que seguir creciendo con rentabilidad. Tenemos que recuperar cuota de mercado en aquellas rutas donde la hemos perdido, fundamentalmente al norte de América y Nueva York y en Latinoamérica en algunos casos. Tenemos que dedicar una mayor atención a los tráfico de negocios, y aquí interviene la importante inversión que hemos hecho en el cambio de producto en la nueva *business intercontinental*, de la que habrán visto alguna publicidad, renovando enteramente la primera clase y la *business class*. Tenemos que seguir mejorando nuestras actuaciones estratégicas en la red y en todo el servicio, como he dicho anteriormente.

Actuaciones comerciales. Tenemos que seguir intentando mejorar ese *yield*, que es un tema preocupante, aunque en el año 1999 veremos que el aumento de capacidad de Latinoamérica por el exceso de competidores que ha habido en el mercado asiático yo creo que va a producir una guerra de precios en ese tráfico en la que vamos a tener que estar muy atentos para poder competir.

Puesta en operación de Viva Tours. Ya he hecho referencia a ella anteriormente. Seguimos con la política de contención de costes. Tenemos que recuperar los niveles de rentabilidad de negocio de carga, ya que en el año 1998 hemos estado un poco por debajo debido a la transformación y transición de una serie de actuaciones, como es el nuevo almacén de carga. Tenemos previsto un crecimiento importante en la productividad —un 11 por ciento—, cuestión con la que tuvimos muchos problemas en el año 1998 por limitación de recursos. Desarrollo de las alianzas que ya están firmadas. Y, cómo no, el proceso de privatización.

¿Qué tenemos previsto para el año 1999? Un crecimiento del 17,6 por ciento en la oferta. Esto es tremendamente agresivo, pero es absolutamente necesario para poder conservar nuestra cuotas de mercado con la competencia que viene. Evidentemente ahí hay un riesgo, tenemos que estar muy atentos y, en la medida en que no se cumpla el aumen-

to de demanda que tenemos de un 18,7 por ciento, tenemos que estar muy atentos para tomar decisiones y reducir el impacto que eso tenga. Se ha producido un aumento de un 9,8 por ciento en pasajeros, pasando a 24 millones prácticamente, y un *load factor* de un 72,1, que nos coloca en los niveles más altos en la historia de Iberia. Tenemos una caída del *yield*. Estábamos en 14,8 en el año 1998 y va a bajar a un 13,8. Y lo tenemos previsto porque creemos que va a haber una guerra de precios brutal, sobre todo en el tráfico de Latinoamérica, porque las compañías que se han encontrado con un exceso de capacidad en Asia la van a reconducir a Latinoamérica y nos va a afectar al precio medio. Seguimos pensando en un incremento de pasaje de un 11,1 y en las horas bloque un 11,9 por ciento, del cual el operador Iberia va a tener que aumentar su producción en un 14,6.

En cuanto a la evolución de cuotas, pensamos que en el año 1996 en el mercado doméstico incluso podemos incrementar desde un 75,8 a un 76,3. El mercado España-Europa básicamente lo vamos a mantener y, como ven, tenemos el objetivo de recuperar prácticamente seis puntos de participación entre España y USA; recuperar tres puntos en el Atlántico medio, y recuperar prácticamente cuatro puntos en el Atlántico sur. Para eso tenemos prevista una incorporación de flota durante el ejercicio (un A\0043400, ocho B\004757, diez A\004320, dos A\004321, etcétera), dentro del plan del que ya hablamos en su momento, que suponía una inversión importante. Como he dicho antes, se trata de unos objetivos muy agresivos de mejora en la utilización de la flota: casi dos horas por avión en la flota de largo y cerca de doce horas día, y algo más de una hora en la flota de corto y medio. Esto es fundamental para conseguir los resultados mencionados.

Seguimos con una política de crecimiento en la plantilla de tripulantes técnicos, hasta 220 adicionales, frente a la plantilla del verano de 1998. Seguimos con la contención de costes en hora-bloque y, desde luego, con unos objetivos de crecimiento de la productividad media de la plantilla de un 10,5 por ciento, que viene a ser un 17 por ciento desde la iniciamos el plan director.

La mejora del *hub* en Madrid es una de nuestras asignaturas pendientes. Espero que podamos conseguir estos objetivos de 68 movimientos por hora. No voy a entrar en detalle en relación con las principales actuaciones; se trata de una serie de mejoras en las frecuencias semanales y de nuevos vuelos por rutas. En la red europea también: vuelo diario a Moscú, vuelo diario adicional desde Madrid a Frankfurt y a Milán, etcétera. Y, en la red doméstica, una serie de vuelos adicionales desde Madrid, a Palma, a Tenerife, etcétera, así como un aumento de frecuencias.

En cuanto a carga, queremos crecer en un 23 por ciento, con una mejora de resultados de explotación superior al 70 por ciento. Tampoco voy a entrar en los detalles.

En aeropuertos, en *handling* tenemos el objetivo de llegar a un 64 por ciento de participación en el mercado de terceros. Creemos que el ingreso medio va a caer en un 4 por ciento y tenemos un objetivo de mejora de un 2 por ciento, que a mí me parece incluso bastante conservador. En material esperamos una mejora de la productividad en un 2,5 por ciento. Creo que éstos son unos objetivos absolutamente irrenunciables.

En cuanto a la cuenta de resultados para el año 1999, esperamos un aumento de ingresos entre Iberia y Aviaco de un 8 por ciento, con un resultado neto antes de impuestos de 51.000 millones, lo que supone una mejora sobre el año 1998 de un 24 por ciento adicional. Como verán, son unos objetivos bastante agresivos. Si lo miramos por compañías, estamos hablando de un aumento de un 11,2, a nivel de grupo, con el objetivo de que Binter Mediterráneo por fin se rentable. Antes de impuestos, esperamos un 30 por ciento de aumento; Iberia más Aviaco llevan prácticamente el peso del aumento, con un 26 por ciento, y unos resultados también positivos, prácticamente de un punto muerto, en el caso de Binter Mediterráneo.

Paso a comentar la evolución desde el año 1996 hasta 1999. La oferta ha pasado de 41.000 millones AKO a 54.000 millones. Como ven, el año 1999 hubo un crecimiento importante, de un 17,5 por ciento, crecimiento que en los años 1997 y 1998 ha sido limitado debido, como decía antes, a la limitación de recursos. El *yield*, que prácticamente lo hemos mantenido —lo hemos mejorado en los años 1997 y 1998 a pesar de la competencia—, pensamos que en 1999 va a bajar, y el objetivo en cuanto a pasajeros es pasar de 21.000 millones en 1996 a 26.000 millones en 1999.

Ingresos de explotación. En el año 1999, 700.000 millones, insisto, con un resultado neto antes de impuestos de 54.000 millones, lo cual supone un 30 por ciento más que en 1998.

Por último, me centraría en el aumento de productividad. Seguimos aumentando la productividad; hemos pasado de un 1,68 AKO por persona a 1,99 en 1999, yo diría que esto es lo más importante.

En relación con las alianzas, la alianza Oneworld, que es la marca de la alianza multilateral, ofrece un servicio integrado a pasajeros. La alianza es operativa desde el 1 de febrero de 1999 para las cinco compañías; Iberia será operativa a partir del 1 de septiembre; con American Airlines ya funciona desde junio de 1998; la nueva ruta de Chicago está funcionando bastante bien, el 50 por ciento del tráfico es de conexión, 8.000 pasajeros mensuales con tarjeta de American Airlines vuelan ya en Iberia. El tráfico entre España y Estados Unidos ha crecido un 30 por ciento y la cuota un 5 por ciento, y el volumen de facturación entre American Airlines e Iberia ha crecido un 300 por ciento. Con British Airways acabamos de firmar el 12 de febrero y para el 1 de junio está previsto poner en marcha una serie de acciones en relación con los programas de viajeros frecuentes, la explotación conjunta de rutas entre el Reino Unido y España y el mercado Europa-Latinoamérica.

Esto es todo lo que tenía que decir.

El señor **PRESIDENTE**: La comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista y por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Frutos.

El señor **FRUTOS GRAS**: Yo solicité la comparecencia del señor ministro, porque me parecía que era la persona más adecuada para explicarme una serie de detalles, insignificantes, si usted quiere, ante la abrumadora canti-

dad de datos que han aparecido aquí, pero que a mí, como usuario de Iberia, me parecían importantes. Claro, el presidente de una compañía, aunque sea Iberia, no es exactamente lo mismo, aunque tenga la misma filosofía privatizadora que tiene el propio ministro Piqué; pero, como digo, me parece que no es exactamente lo mismo; en este caso, la responsabilidad política es del ministro. Y lo mío, lo que planteo yo es muy pedestre; seguramente quedará desmerecido ante la cantidad de datos, cifras y lo que hay detrás de los datos y de las cifras. Estoy impresionado y casi me siento abrumado por tantos datos y cifras y espero que todo eso funcione bien, como usted dice, aunque le avanzo que, si funciona tan bien, no vería yo la necesidad de privatizarlo, porque, si lo privatizan, al cabo de un tiempo estos negocios privatizados van a segmentarse, a fragmentarse de nuevo y, al cabo de un tiempo, vamos a estar en lo mismo: que el Estado, es decir, el dinero público, el dinero de todos los españoles tendrá que volver a hacer frente a las pérdidas que va a producir estas compañías, como pasa siempre: cuando hay beneficios se privatiza, y cuando hay pérdidas se socializan las pérdidas, paga el de siempre.

Vayamos a mi cuestión. Yo viajé a Cuba con Iberia este mes de enero. Al ir para allá, los auriculares, una cosa normal, corriente, no funcionaban; a la vuelta, funcionaban sólo en inglés. Al ir hacia Cuba, el capitán de la tripulación solamente hablaba en inglés. Había toda una serie de pequeños defectos en la infraestructura que sirve para viajar, y no podríamos hablar de infraestructura lujosa, sino de infraestructura normal, para viajar en condiciones y para que el viajero se sintiera cómodo y seguro, ya que hay muchos viajeros —no es mi caso— a los que el coger un avión les produce una prevención particular con relación a cualquier otro tipo de medio.

Yo no le concedía importancia a todo esto, ya que pensaba que en el tercer año triunfal hubiera sido de muy mal gusto conceder importancia a pequeños detalles de la infraestructura de un avión, pero en un momento determinado me asaltó un temor: Si la dejadez en los detalles no puede ser también dejadez en cosas más importantes, como, por ejemplo, los motores y demás instrumentos básicos, es decir, la seguridad del viaje y del viajero, y paso por alto cosas tan secundarias como el hecho de que la comida del viaje de ida y la del viaje de vuelta era una porquería en relación con otras comidas que yo había hecho en vuelos de Iberia y de otras compañías, una verdadera porquería. Y para guinda, aunque sea un elemento puramente secundario y hasta castizo, a la vuelta ni siquiera pudimos tomar una copa de vino porque no había, porque se nos dijo que en el viaje de día se había terminado todo el vino. Son pequeños detalles que me llevan a decir que tengo la preocupación de si se descuidan tanto estos detalles que facilitan la comodidad del viajero, sin entrar en lujos, naturalmente, qué será lo que puede pasar con elementos más esenciales del viaje, como son el motor y otras medidas de seguridad. He de decir que el vuelo era de Atlanta, una compañía que yo no conocía; es una subcontrata, que creo que usted la ha nombrado en su exposición anterior.

Me dijeron, y así lo comprobé, que se trataba de un vuelo de Iberia realizado por una compañía que yo no conocía y que se me antojaba y se me antoja ahora, como un paralelismo con las banderas de conveniencia de Pana-

má, Liberia, etcétera, en los viajes marítimos. Estas banderas de conveniencia, la panameña, la de Liberia, sabe usted y todo el mundo que muchas veces actúan con patente de corso en lo que son tripulaciones, condiciones de seguridad, derechos sociales y laborales de los trabajadores etcétera, y claro a partir de aquí me asaltó la siguiente cuestión, que es que en tierra las subcontratas representan más explotación de los trabajadores y más beneficios al emplear a trabajadores que se contratan con menos salarios en empresas que reducen los costos de estos contratos. Ayer hubo en este Parlamento un debate sobre las empresas de trabajo temporal, ya que todo el mundo empieza a estar un poco preocupado, aunque el Gobierno en este tercer año triunfal tenga una visión muy triunfalista de lo bien que funcionan las ETT. En todo caso, en este Parlamento hay una preocupación, considerándose por diversos grupos que hay toda una serie de problemas que han surgido con la aparición de estas ETT. Por tanto, si en tierra hay menos seguridad en todo, en salarios, en Seguridad Social, en los derechos sociales, en accidentabilidad laboral ¿por qué no puede pasar esto en el aire? ¿Por qué no se da eso también en los cielos de Iberia, en la subcontrata de Atlanta?

Señor Irala, le aseguro que esto me empezó a preocupar hasta llegar a las siguientes conclusiones, que creo van a ser irreversibles por lo que he escuchado esta mañana y por lo que seguramente escucharé posteriormente, ya que no creo, señor Irala, ni creo al señor ministro, en las políticas que ustedes defienden en torno a la privatización y en torno a una serie de cuestiones para hacerlas más rentables y más competitivas, concepto este de competitividad que muchas veces está enfrentado a la racionalidad, a los derechos de la gente, etcétera. Por tanto, sólo le pido una cosa. Ya me ha dicho cuántas compañías trabajan para Iberia o con cuántas está relacionada Iberia, creo que ha mencionado 14, pero lo que no me ha dicho es cuántas subcontratas se hacen al año, y por lo tanto, se lo pregunto, así como qué calidad de servicios considera usted que hay en este momento concreto, porque yo le doy una visión de la calidad de servicios que he visto.

Señor Irala, yo no creo que el mundo, España o yo vayamos mejor con sus subcontratas, con sus privatizaciones y con sus explicaciones sobre la bondad del sexto neoliberal expresado en privatizaciones y subcontratas. Yo no creo en esta política de hoy y espero otra mañana, en que su propia inteligencia y capacidad sepa reconocer que hay otras políticas posibles. Mañana, cuando estén de vuelta de su resaca privatizadora y les quede una pizca de sentido común, yo creo que tendremos ocasión de volver a hablar, pero hoy necesito que me de datos para poder conocer lo que pasa y para continuar exigiéndole que me respete a mí y a todos los usuarios de Iberia, aunque sea con subcontratas que tienen una calidad muy deficiente, y que me temo que puedan tener una claridad muy deficiente también en los instrumentos de seguridad del propio avión.

Sanear, mejorar y agrupar, tal como se ha planteado aquí, para luego privatizar pienso que puede ser una política de beneficios a corto plazo, de solucionar algunos problemas estructurales que tenía Iberia y que tiene el transporte aéreo y los transportes en general, pero creo que no va a ser una política adecuada a medio y largo plazo. En

todo caso, señor Irala, no quisiera entrar en otro debate que ya no me corresponde hacer a mí.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Santiso, que comparte tiempo con su compañero.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Voy a intentar ser muy breve, puesto que compartimos el tiempo.

Simplemente quisiera plantear nuestras dudas globales con respecto a la evolución de la compañía Iberia. Usted ha expuesto una situación razonablemente positiva en este momento por lo que se refiere a la evolución de los resultados, pero creo que no hay que olvidar nunca que esos resultados han sido posibles, entre otras cosas, porque el Estado ha tenido que aportar más de 200.000 millones en los últimos tramos, precisamente para conseguir reflotar una compañía con graves dificultades.

Por otra parte, nos preocupan varias cuestiones. En primer lugar, como ya ha dicho mi compañero, nosotros somos partidarios de mantener una presencia pública importante, no necesariamente el cien por cien, pero sí una presencia pública significativa para garantizar una cuestión trascendental, que es que Iberia continúe siendo la compañía bandera de nuestro país. Digo esto porque hay experiencias privatizadoras y liberalizaciones, sobre todo las americanas. En Estados Unidos es conocido que, cuando se produjo la liberalización del sector, se desató una guerra comercial muy importante que, a grandes rasgos, tenía varias características. Primero, proliferaron muchas pequeñas compañías en el mercado y luego se entró en una guerra de precios que en muchos casos iba acompañada de un descenso importante en la calidad y en la propia seguridad de los servicios ofrecidos pero también terminó con la victoria del más fuerte, que, lógicamente, era Airlines, expulsando del mercado prácticamente a todos, entre otras cosas porque podía aguantar mucho más que nadie por su propia dimensión.

Nos preocupa porque esto del capitalismo popular, es decir, la salida a Bolsa de las acciones, tiene unas peculiaridades, y es que hay muchos ciudadanos (hoy todos accionistas de Iberia, puesto que la participación mayoritaria es del Estado) que a su vez van a participar, en algunos casos con más conocimiento de causa que en otros, en el sentido de que se dejan guiar más bien por la publicidad institucional, lógica por otra parte para intentar colocar al mejor precio posible las acciones, pero también es verdad que en este tipo de operaciones los paquetes más importantes interesados en la actividad industrial, en este caso la del tráfico aéreo, sino en fondos de pensiones u otro tipo de grandes inversores que buscan más rentabilidad a corto y medio plazo y que suelen ser también inversores bastante volátiles en función de la evolución de los mercados internacionales, y esto, en nuestra opinión, introduce riesgos importantes de seguridad y de conocer al final en manos de quien realmente está la compañía.

Nos preocupa también lo que usted ha expuesto con respecto a los objetivos, algo que es elemental en cualquier gestión de empresa, que es la reducción de costes. La reducción de costes tiene un problema y es que choca de frente con otro objetivo fundamental en una compañía, como es el mantenimiento de la calidad, la calidad en un

sentido integral y, por lo tanto, crea dificultades que el propio usuario —no hay que olvidar que el transporte es también un servicio público— muchas veces no percibe o lo hace en dirección contraria.

Le voy a poner varios ejemplos, algunos de los cuales ya ha citado mi compañero Paco Frutos. Hasta hace muy pocos días, hasta el 1 de enero, en Gijón había una oficina de Iberia con dos trabajadores que servía de aproximación al ciudadano y, por lo tanto, ante cualquier problema que no pudiera resolver su agencia de viajes habitual podía dirigirse a esa oficina para resolver problemas (que a veces los hay), relacionados con billetes un poco más extraños o con viajeros en tránsito. En fin, hay toda una serie de cuestiones que las agencias por sí mismas no tienen hoy por hoy capacidad para resolver, para llegar al último rincón de los misterios de las tarifas. Y por otra parte está el usuario normal, que tiene una pérdida de equipaje y que tiene que desplazarse en muchas ocasiones, si no puede resolver el problema desde el aeropuerto, que está casi a 40 kilómetros de Gijón, o bien a Oviedo o bien al propio aeropuerto de Asturias para intentar solucionarlo. Esto entra dentro de su paquete de reducción de costes, pero, en definitiva, lo que están haciendo es alejar del usuario la respuesta a problemas concretos que surgen cotidianamente, y nos parece que es una mala solución, porque el usuario quiere un buen servicio público.

Usted ha expuesto, entre una de las debilidades que tiene Iberia, el problema de utilización de aviones, yo añadiría que en muchos casos también hay un problema de utilización de plazas; van demasiadas plazas vacías todavía en algunos vuelos.

Creemos que está muy bien que la compañía intente aumentar sus ingresos, pero también debería tener un traslado más directo al propio usuario. Y entre las prácticas de los últimos años, desgraciadamente, hay algunas muy significativas y que han llegado a la opinión pública, como fue aquello que dio pie a la posible investigación de un acuerdo entre Air Europa e Iberia para la subida de las tarifas, después de una guerra inicial comercial que curiosamente el mismo día se solucionó porque ustedes aplicaron en las dos compañías los mismos precios.

A nosotros nos parece que todas estas medidas, si no van acompañadas de trasladar al usuario las ventajas de la competencia o las ventajas de intentar esa reducción de costes o esa mejora de los resultados, para que pueda incrementarse el nivel de usuarios para que pueda utilizar y sus precios no sean prohibitivos para un segmento de población, nos parece que en ese caso no estarían cumpliendo ese aspecto, para mí importante en una compañía de bandera, de prestar bien un servicio público. Estos son algunos de los elementos que nos preocupan, por lo que vamos a estar muy atentos a la evolución de todo este problema.

Efectivamente, ustedes señalan como una de las debilidades los elevados costes de convenio colectivo y siguen apostando por un incremento de la productividad, que cifran en porcentajes importantes. Pues bien, nosotros pensamos que la productividad es necesaria como es necesaria la calidad, pero, insisto, combinándola siempre con el mantenimiento de unos salarios dignos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santiso, le ruego vaya terminando.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Termino, señor presidente.

Por tanto, nos preocupa el que no se externalicen cada vez más servicios que hasta ahora podían ser afrontados por la propia plantilla de la compañía Iberia. Son algunas de nuestras preocupaciones importantes y que en el futuro seguiremos vigilando.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Irala, en artículo de opinión que este interviniente, por el Grupo Parlamentario Socialista, tuvo la oportunidad de publicar en un periódico económico hace muy pocos días, comenzaba diciendo. El presidente de la SEPI y el ministro de Industria, que son los responsables políticos y gubernamentales del grupo Iberia, aún no han tenido a bien comparecer, a iniciativa propia, ante la Comisión de Industria del Congreso de los Diputados ni ante el Pleno de la Cámara para informar de la evolución de tan importante grupo estatal de transporte aéreo. Continuaba diciendo: No podemos decir lo mismo del presidente del grupo que sí que lo ha hecho, si bien es cierto que en la mayor parte de las ocasiones a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, esencialmente al objeto de analizar la evolución y calidad de los servicios que presta como empresa transportista.

En este sentido, como a cada cual lo suyo, en estricto cumplimiento de una pureza intelectual, el Grupo Parlamentario Socialista y este interviniente le reconocen a usted que ha comparecido ante esta Comisión, y no sólo ante ésta, sino también ante otras Comisiones del Congreso de los Diputados, siempre que ha sido requerido para ello. Y si bien es cierto que el Grupo Parlamentario Socialista no dispone, como es lógico, de toda la estructura empresarial de la que dispone usted —que le puede elaborar todo un conjunto de informes, porque son centenares las personas que hay en los staff de una empresa de 25.000 trabajadores—, por lo que no está en condiciones de poder presentar un conjunto documental tan bien elaborado como el que usted ha presentado, sin embargo, en mis manos tengo una recopilación de los contenidos de sus intervenciones y de las de los intervinientes en cada una de sus comparecencias. Señalo esto como cuestión previa, por una razón elemental. En el orden del día que hoy estamos analizando se da cumplimiento a una petición de comparecencia que el Grupo Parlamentario Socialista formuló ante la Cámara el 26 de septiembre de 1997 y que se publicó en el correspondiente Boletín de 2 de octubre de 1997. De ahí que la propia redacción de la petición de comparecencia puede parecer que está un poco obsoleta en el tiempo, dado que se piden los resultados del ejercicio de 1996 y otras cuestiones. Lo digo como explicación, para que entienda que a veces la vida parlamentaria no avanza con la misma cadencia con la que avanza la propia vida de la sociedad.

En ese sentido, en este cuadernillo o documento al que he hecho referencia, he vuelto a releer lo que fue su intervención el 8 de octubre de 1997, a petición del Grupo Par-

lamentario Socialista, donde nosotros pedíamos: Para que informe sobre las medidas que se están adoptando para mejorar el nivel de competencia que requiere la situación derivada de la liberalización del sector aeronáutico europeo y, por consiguiente, del denominado programa de adaptación de Iberia al nuevo entorno competitivo, acerca del futuro de Binter, de Aviaco, de la elaboración del plan director de temporalidad trienal, que aún no ha sido dado a conocer —estamos en el mes de octubre de 1997— ni siquiera a los comités de empresa de la compañía, de la situación generada por la transferencia de líneas regulares de Viva a Iberia y de recuperación de aeronaves para Iberia que estaban prestando servicios a Binter.

Hubo un debate extenso en esta Comisión de Industria, en esa fecha del 8 de octubre de 1997, y un año después, el 5 de octubre de 1998, y como consecuencia de un verano convulsivo en la aeronáutica nacional —recordará perfectamente que fueron unos meses de junio y julio muy duros, con repercusiones en la calidad de la prestación de los servicios que da Iberia y que dan las restantes compañías que utilizan nuestros aeropuertos— se solicitó su comparecencia por parte de numerosos grupos en la Comisión de Infraestructuras, y ese debate se recoge también.

Para los que tenemos interés y la encomienda política por parte de nuestro grupo de trabajar en materias de la intermodalidad del transporte, de la logística del transporte, de la adaptación de España en los diferentes sectores a las políticas de liberalización del transporte aéreo o del marítimo, liberalización del cabotaje comunitario que entró en vigor en España en todo el territorio nacional el 1 de enero de este año, o la del cabotaje por carretera, o del transporte de mercancías peligrosas, que son áreas que toca su compañía, o del impacto medioambiental de las aeronaves, o de la aplicación en España de las políticas de cielos abiertos que va negociando poco a poco la Unión Europea con los Estados Unidos de América, o los distintos convenios bilaterales, país a país, como uno que está en estos momentos en tramitación en el Congreso de los Diputados, entre España y los Estados Unidos de América, en lo que se refiere a seguridad aeronáutica, o también para los que tenemos esa vocación, seguimos con mucho interés la evolución de la compañía Iberia.

Ya en alguna ocasión le he dicho que Iberia es una compañía que hemos hecho todos los españoles, que es una compañía con más de 70 años de historia, que ha ido evolucionando según los tiempos y que precisamente en estos tres últimos años ha tenido un despegue importante como consecuencia de muchas aportaciones.

No le niego a usted, y al equipo que usted dirige, aportaciones en positivo para conseguir esa ruta y esa deriva de la propia compañía, pero tampoco puedo dejar de reconocer que los primeros años de la década de los 90 fueron unos años muy duros en el tráfico aeronáutico, en el mundo entero, como consecuencia de muchos factores. Uno de ellos fue la Guerra del Golfo y hay otros. No es cuestión de analizarlos en un tiempo tan relativamente corto como el que corresponde a la intervención de un portavoz de un grupo parlamentario, pero naturalmente la aplicación en Europa, a partir de 1993, de toda la normativa de liberalización del tráfico aéreo sin duda alguna a las compañías de bandera les supuso un impacto, dado quizá el carácter

monolítico en su estructura, y esto se lo aplico a Alitalia y se lo podría aplicar a British Airways, si bien es cierto que fue pionera en los mecanismos de privatización y sería aplicable también a la SAS, a Lufthansa, etcétera.

Pero la inflexión en la evolución comercial de la compañía en los tres o cuatro últimos años se debe, entre otras cosas, a un acuerdo muy importante con todas las centrales sindicales representadas en la empresa, que llegaron a contenciones salariales y a recortes de ingresos, según el acuerdo del año 1994; se debe también a un acuerdo en la Comisión Europea, que llevó en aquel momento, como responsable máximo, el ministro de Industria, señor Eguiagaray, que sí comparecía ante la Comisión de Industria —y ahí está el Diario de Sesiones— a explicar constantemente la evolución de las negociaciones, y se debe en los últimos años a un *boom* en el tráfico de pasajeros y en el de mercancías, en el que precisamente la compañía Iberia no es un ejemplo a imitar, por cuanto es un segmento comercial bastante poco explotado, por ser generosos en ese sentido.

Señor Irala, aunque me hubiese gustado decir señor Piqué, por cuanto el Grupo Parlamentario Socialista está deseando la comparecencia del ministro de Industria, al menos para que dé explicaciones políticas que no le corresponden a usted, porque en las decisiones sobre el mecanismo de privatización, se le reconoce a usted el empuje suficiente como para imponer criterios, porque usted ha venido marcando políticas aeronáuticas —y se lo he dicho en la Comisión de Infraestructura al ministro de Fomento, dado que no había responsable en la política aeronáutica de este país que enarbolarase la bandera de la gestión, y a usted se le reconoce jugar un papel que no le compete, pero por un principio elemental, y es que los vacíos hay que cubrirlos.

Nos gustaría que asistiera el señor Piqué a darnos una serie de explicaciones porque, señor Irala, con toda franqueza, este interviniente por el Grupo Parlamentario Socialista ha estudiado exhaustivamente y durante bastante tiempo —y acéptenme que estoy adaptándome a lo que es la realidad— la memoria del ejercicio de 1997. No he tenido acceso a la de 1998 por cuanto aún creo que la junta general no se ha celebrado; la junta general de 1997 se celebró a mediados de 1998, hicieron esta magnífica publicación, y yo le aseguro a usted que me la he estudiado con mucho detalle. Su lectura me ha generado muchas preguntas que le formulé en algunas de sus comparecencias pero que también he formulado por escrito, y sabe además que las he publicitado en algún que otro artículo de opinión, por cuanto el gabinete de prensa tan extenso que usted tiene y que tan excelentes resultados le da le habrá hecho llegar en alguna ocasión las preguntas que ha formulado el Grupo Parlamentario Socialista a través de este interviniente en artículos públicos.

En primer lugar, le pediría, porque no creo que sea un documento secreto de Estado, un ejemplar del documento de franquicia con la compañía Air Nostrum. Lo he pedido por escrito y no lo he recibido; se lo he pedido a usted verbalmente en la comparecencia ante la Comisión de Presupuestos —y está recogido en esta pequeña memoria— en el mes de octubre del año pasado, cuando compareció para explicar el proyecto de presupuestos del año 1999. Creemos que hay un trato de favor a los titulares de la compañía Air Nostrum. Cuando en 1993 se ponen en marcha una

serie de compañías, como Líneas Aéreas Guipuzcoanas, Líneas Aéreas Navarras, etcétera, y Air Nostrum, se encuentra con que quieren hacer mercado. A partir de 1996 Air Nostrum recibe un trato privilegiado por parte de la compañía Iberia, y según los datos que nos ha dado a través de los mecanismos audiovisuales utilizados, ha indicado que como consecuencia de esa franquicia Iberia se ha beneficiado económicamente, sin duda alguna.

Pero a mí me gustaría también evaluar comparativamente el quebranto que ha experimentado Aviaco. Yo me atrevo a afirmar —quizá sin el suficiente rigor, porque para ello necesitaría acceder a mayor dosis informativa, a la que no he podido acceder— que al mismo tiempo que crece la compañía privada Air Nostrum se va produciendo un decrecimiento del grupo público en su componente Aviaco, por cuanto del orden de once rutas —a cuyo conocimiento he tenido acceso—, como Zaragoza-Francfort, Vigo-Barcelona, Barcelona-Niza, Barcelona-Palma de Mallorca, que son rutas que ha costado fidelizar y hacer en el transcurso del tiempo, se ha ido retirando la compañía que las ha creado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, termine, por favor.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, la intervención del presidente de Iberia ha sido de una hora de duración, pero le entiendo, es la aplicación del Reglamento.

El señor **PRESIDENTE**: Acuérdesse que tenemos otra comparecencia posterior.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Sí, pero fíjese, señor presidente, 40 millones de ciudadanos españoles miran al grupo Iberia, y las Cortes Generales de alguna manera deben darles satisfacción.

El señor **PRESIDENTE**: Seguirán mirándolo, pero su brillante intervención puede tener un fin rápido.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Irala, me gustaría una explicación exhaustiva y el documento de franquicia de Air Nostrum, una compañía —y me responsabilizo de la terminología que voy a utilizar— privilegiada políticamente por instrucciones del Gobierno a través del grupo Iberia, a la que se le ha puesto en una excelente situación.

En segundo lugar, no puedo compartir en absoluto que, fruto del pacto político entre Coalición Canaria y el Partido Popular, la compañía Binter Canarias se segregue del grupo Iberia y se venda a unos empresarios sin tradición en la gestión de una empresa de transporte y condicione el futuro del desarrollo de una región beneficiando a una empresa. Yo felicitaría a los ocho o diez empresarios que se van a hacer con la compañía, pero desde luego no puedo felicitar al millón quinientos mil ciudadanos canarios que residen en esta comunidad a los que no se les va a beneficiar con ese alejamiento por parte del grupo Iberia, aun cuando luego llegue a acuerdos comerciales, a los que tendrá que llegar, porque naturalmente no hay radares donde formar a los pilotos, no hay tecnología para el mantenimiento de las aeronaves y tendrá que hacerlo el grupo Iberia.

Señor Irala, nos preocupa que no se hayan dado explicaciones exhaustivas por parte del Gobierno, y esa es una pregunta que usted podrá o no contestarla, porque es la SEPI la que ha llevado esta gestión. El propio presidente de SEPI, don Pedro Ferreras, ha llegado a decir, y está publicado en la prensa, que una de las experiencias más bonitas de su vida ha sido la privatización de Iberia. Esto no es un tema personal, es la privatización de una empresa que hemos hecho todos. Sin embargo, el presidente de la SEPI no ha venido a explicar esa privatización.

Nosotros queremos conocer exhaustivamente la política hacia el continente iberoamericano del grupo Iberia, donde American Airlines ahora pasa a mandar en Aerolíneas Argentinas. A nosotros nos preocupa el desarrollo aeroportuario de Barajas, que viene marcado por el usufructo, por el disfrute de elementos no tangibles, como son los *slots*, que son de titularidad del pueblo español, y que van a ser controlados de alguna que otra manera por el grupo British Airways. British ha agotado los *slots* de que dispone en el conjunto aeroportuario de Londres y ha mirado hacia la proa de la Unión Europea, hacia todo el continente americano y hacia el sudeste asiático. Le interesa disponer de esos *slots* y British puso como condición —así lo explicó usted, señor Irala, en la junta general de accionistas celebrada a mediados del año 1998 un compromiso gubernamental de ampliación del aeropuerto de Barajas, con nuevas pistas, para disponer de un porcentaje elevado de los *slots* que a lo largo de los años próximos se van a ir generando, porque es sabido que una compañía no es nada por muchos aviones que tenga, no es nada por muchos pilotos que tenga, no es nada por muchos TCP que tenga, una compañía aeronáutica es algo siempre y cuando disponga de *slots* en los aeropuertos para operar. **(El señor Vicepresidente, Gómez Darmendrail, ocupa la Presidencia).**

El *hub* de Madrid resulta fundamental y dentro de cuatro o cinco meses, señor Irala, usted que no se ha negado nunca, por supuesto, a comparecer aquí —lo reitero—, no va a tener que volver por el Congreso de los Diputados ni por el Senado. Esta compañía que usamos todos los españoles, que la hemos ido haciendo durante los 70 años de vida que tiene, no va a tener que rendir cuentas ante la representación popular. De aquí que quizás estemos agotando las últimas oportunidades que tenemos al respecto. Y como cada vez creemos más, ante la limitación de tiempo, en el parlamento de papel, transmita usted a sus responsables políticos inmediatos, al presidente de la SEPI, señor Ferrera, y al ministro de Industria, señor Piqué, que estas reflexiones que no podemos hacer ante ellos, que estos debates razonables que no podemos hacer ante ellos, los vamos a tener que hacer naturalmente ante los medios de comunicación para transmitir a la opinión pública nuestro desagrado por un proceso oscurantista, opaco, del que permanecemos al margen.

Vuelvo a insistir, señor Irala —y con esto voy iniciando la recta final de la intervención—, en que quienes tenemos interés por estos temas leemos todas las revistas que llegan a nuestras manos y los datos que usted nos ha dado en su comparecencia aparecen en todas las revistas. Por ejemplo, ésta dice: Iberia, en la recta final hacia la privatización. La revista *Eco Charlie*...

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: Voy terminando, señor presidente.

Las columnas de valores que nos ha dado figuran aquí. La revista en la que usted siempre queda tan bien, en actitudes que francamente nos emocionan, fíjese que portada tiene, dándose la mano con los responsables de British Airways y de American Airlines. La única participación del ministro señor Piqué ante la opinión pública es esta enternecedora fotografía, cinco señores adultos, intelectualmente sólidos, de gran valía intelectual, uniendo las manos, externalizando ante la opinión pública la firma del acuerdo con British y American Airlines. Nos preocupa que el señor Piqué, que se apresta a colocar la mano en esta fotografía tan tierna, no venga a las Cortes Generales a explicarnos qué está ocurriendo. Nosotros estamos francamente emocionados. Además, quisiéramos compartir con él la cara de alegría que tiene ahí.

Permítame que le hable de la última revista, porque, señor Irala, también me ha emocionado. Le hacen a usted una entrevista en la revista *OPS Iberia*, en la que tengo que reconocer que ha quedado espléndido; fíjese que bien hubiese quedado si se hubiese puesto el uniforme de piloto, con la estrella de comandante, me parece que es en la cabina del Airbús 300 —muy conocido por mí, naturalmente, este avión—. En una entrevista de diez páginas nos habla de los proyectos de la empresa, de los que ha hablado aquí. Luego a los que leemos sobre estas materias —se lo digo con el mayor de los respetos— no nos ha hecho ninguna aportación. La aportación tendrá que hacerla el ministro Piqué en temas de calado que no pueden darse superficialmente.

Ya ha empezado la negociación de ese 30 por ciento, y las grandes empresas constructoras que van a mandar en el seno de la compañía están con una gran avidez. Nos vamos a encontrar con que del dominio del Estado en el mundo de las infraestructuras y de la empresa de transporte aéreo vamos a pasar al mundo del dominio del capital de las empresas constructoras, que se van a quedar con ese 30 por ciento. Estas empresas ya mandan en el segundo operador del *handling* en tierra y se van a quedar también con los sectores que AENA en paralelo está privatizando, por eso se han cambiado los estatutos de AENA y lo anuncia el señor ministro de Fomento —termino en un minuto, señor presidente—. Esas empresas constructoras van a mandar en todos los servicios que se están privatizando aceleradamente; desde el aparentemente irrelevante servicio del parking en los distintos aeropuertos —Dragados se van a quedar con uno y FCC con otro, y ahí queda como apuesta aunque el concurso no se ha resuelto todavía—, hasta el servicio de las telecomunicaciones o tantos y tantos servicios, van a quedar en manos de las empresas constructoras que se van a quedar con el 30 por ciento de Iberia, que van a controlar las obras de los aeropuertos y que van a controlar a su vez los servicios aeroportuarios. En suma, del control del Estado, tan denostado por el liberalismo capitalista, vamos a pasar al control férreo de una empresa constructora que además se van a quedar con Binter Canarias, con Binter Mediterráneo. En suma, no podemos sentirnos feli-

ces, en absoluto, con su explicación. Nosotros representamos la voluntad popular, y esa voluntad popular, ese pueblo de 40 millones de ciudadanos españoles que durante 70 años ha construido el grupo aeronáutico Iberia, exige una explicación, porque además ha metido 100.000 millones de pesetas, 80.000 millones hace poco y 20.000 millones que se anuncian. Es necesario, señor Irala, que usted, con su reconocida capacidad, persuada al señor ministro de Industria para que venga por primera y única vez —supongo, porque no dará tiempo a más— a explicar exhaustivamente, con rigor intelectual, del que no se va a dejar el Grupo Parlamentario Socialista, el papel que se va a asignar a esta compañía que hoy aparentemente está feliz y contenta como consecuencia del proceso iniciado. Nosotros queremos saber hacia dónde vamos.

También queremos poner las cosas en su sitio, porque no hay más que leer las declaraciones del presidente...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gómez Darmendrail): Señor Segura, lleva casi media hora. Le ruego que concluya.

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

Hay que leer las declaraciones del presidente de Air France, que prevé un crecimiento de un 25 por ciento en el año 1999; hay que leer las declaraciones, muy próximas, del presidente del grupo español Spanair, que ha multiplicado la facturación en dos años, que ha creado además una nueva compañía, Air Plus, para hacer el tráfico con Iberoamérica, y que a tumba abierta. El momento es favorable, pero vendrán momentos desfavorables y nos preocupa la repercusión en la calidad del servicio de la red troncal de rutas interiores en el Estado español y del Estado español hacia troncal de rutas interiores en el Estado español y del Estado español hacia el resto del mundo.

Gracias, señor presidente. Pido excusas por haberme alargado, pero es que el tema lo merece.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gómez Darmendrail): Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Intervendré brevísimamente.

En primer lugar, quiero pedir disculpas por no haber podido estar en la explicación del señor Irala, ya que al mismo tiempo tenía otras ocupaciones en otras dos comisiones.

Solamente haré tres preguntas y, si no es muy pedante, una sentencia. Primero quería preguntar al señor Irala, debido a que se repite con más frecuencia de la deseada e incide muy negativamente en la calidad del servicio y en la imagen de la compañía, aún hoy pública, con grave afectación para los viajeros, si no está sometida la flota de Iberia a una fuerte presión que puede explicar el deterioro en el servicio, los retrasos e incluso las anulaciones de algunos vuelos, al menos en el caso de Galicia, porque llega a salir el de las 10,20, pero no el de las 9,20 o el de las 8,20, sin que el público lo pueda entender; muchas veces es consecuencia de averías que no pueden ser solventadas, pero parece que tampoco se puede solventar enviando otro

avión, lo que nos da idea de que la flota debe estar excesivamente presionada en su funcionamiento para el número de servicios que tiene.

En segundo lugar, si no sería bueno que, aunque se reestructuras en los servicios, según la época del año, este cambio continuo no se hiciese desestabilizándolos completamente. Me explico. Nunca hay manera de saber el horario de los aviones, sea en la temporada otoño-invierno, sea en la temporada primavera-verano, con una cierta estabilidad y así se producen hechos curiosísimos como que habiendo dos aeropuertos prácticamente a 45 minutos, a lo mejor el último viaje tiene en los dos una diferencia de 20 minutos, eso cuando no son coincidentes. Me gustaría saber si no habría que tratar esto con un poco más de cuidado, de rigor y tener en cuenta el servicio al ciudadano.

En tercer lugar, ya que me veo amparada por ese morro espectacular, que lleva nada menos que el nombre de Rosalía de Castro, que, entre otras cosas, es gracias a quien existimos los gallegos y gallegas hoy, quiero volverle a rogar que utilicen la nomenclatura legal de la toponimia de Galicia, porque no respetan el topónimo tanto provincial como de la capital de A Coruña en toda la documentación de Iberia; como usuario que soy de Iberia Plus, veo que figura continuamente La Coruña. Escribí no sé cuántas cargas, pero nunca hice valer ningún tipo de posicionamiento de diputado, como es lógico, y pasan olímpicamente. Sólo me falta enviarles la fotocopia del Boletín Oficial del Estado. Incluso en ese añadido que se adjunta ahora a la documentación, indicando el horario de salida para los que no saben leer los billetes, según dicen en las agencias de viajes, Iberia impone, aún advertida por teléfono de que no es así, un topónimo como El Ferrol, que no se sabe en la cabeza de quién existe, como no sea en la de los contrarios de Rosalía de Castro de toda la vida, pero allí ni siquiera son los contrarios, o sea, que esto habría que cuidarlo.

Por último, la sentencia. El Bloque Nacionalista Galego, como no va a haber muchas oportunidades, quiere poner de manifiesto su total oposición al proceso de privatización de Iberia. Nos parece que la venta de esta compañía pública va a repercutir muy negativamente en la capacidad del Estado español para prestar un servicio adecuado. Yo creo que es una pena que estas compañías, que son rentables económicamente y sobre todo muy funcionales socialmente, acaben transnacionalizadas de forma secundaria, y no hemos comprobado que la liberalización de los servicios aéreos haya supuesto un servicio mejor, sino todo lo contrario, una atención oligopólica que, desde luego, en el caso de Galicia no fue nada positiva.

Por tanto, quiero poner de manifiesto nuestra oposición a los compromisos del grupo político con las compañías transnacionales, y nos gustaría saber qué bancos españoles van a ser los beneficiados de la privatización.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gómez Darmendrail): Por el Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Gómez.

El señor **GÓMEZ RODRÍGUEZ**: Voy a intentar ser muy breve, pero esa brevedad no me impide que agradezca la presencia de don Javier Irala y también le felicite por la marcha empresarial de Iberia.

Hay que reconocer que si se hubiese continuado con la política empresarial que se llevaba hasta el año 1995 hoy Iberia estaría en quiebra, habría desaparecido, y hay que reconocer que a partir de 1996, como un gigante avión, se lanza en línea ascendente de beneficios que hoy la convierte en una compañía de alta rentabilidad para satisfacción de los cuarenta millones de españoles, como ha señalado mi estimado amigo y paisano, portavoz del Grupo Socialista.

Usted también ha hecho alusión a la privatización de Iberia. Yo comprendo que al Grupo Socialista no le guste, pero es que ahora aplicamos una política económica financiera distinta de la del Grupo Socialista, y como la privatización es uno de los temas candentes, no solamente por un cambio de Gobierno, sino por una corriente mundial en la Europa Occidental, tanto que decir que me alegro muchísimo de que se logre esa privatización y de que se mejore la competencia para que en el mundo privado se haga lo que interesa: el mejor servicio al ciudadano, del cual hablaremos también ahora.

Poca fe tiene mi querido paisano e ilustre política en el mundo empresarial que entrará en Binter. Es una opinión, yo no quiero entrar en esa discusión, pero nosotros estamos de acuerdo con esa privatización.

Le felicito también por el medio audiovisual que ha utilizado, porque de una forma esquemática nos hemos enterado de la cuenta de resultados, de su estructura y de los beneficios que se han conseguido.

Para finalizar, porque el tiempo es oro y hay otros comparientes, me gustaría que usted me contestara a unas preguntas que se refieren fundamentalmente a un territorio español que geográficamente es africano, que es el archipiélago canario, que tiene relaciones comerciales con África Occidental, con la que hoy día está comunicado por una sola línea de Iberia, la que va a Dakar. ¿Qué planes tienen para atender el comercio que exista en la actualidad, por barco y por líneas de otras compañías africanas, a fin de incrementar las exportaciones Canarias hacia el continente africano?

No le voy a preguntar por el futuro de Binter, porque es altamente conocido, pero sí me gustaría que usted me contestase con la mano en el corazón (ahora me voy a alejar de las rentabilidades empresariales) si todos esos beneficios que se han conseguido no han sido en perjuicio de la calidad del servicio que se ha prestado al ciudadano. ¿Hay relación calidad-precio entre el ciudadano que va en turista y el que va en clase preferente? Señor presidente, yo, que todas las semanas cojo cuatro aviones, tengo que decirle que no, que se ha empeorado. ¿Dónde está esa comodidad que algunas compañías de la competencia prestan no ocupando el asiento del medio? En Iberia vamos como sardinas en lata; la calidad de la comida no ha mejorado, muchas veces ha empeorado, y yo mismo he escrito cargas quejándome, pero dejemos ese a un lado.

De lo que no nos cabe la menor duda es de que, entre los problemas de la puntualidad y el grave perjuicio que se hizo a las comunicaciones con Canarias a finales del año pasado, que supuso una reducción del tráfico del 20 por ciento, que ahora usted anuncia que va a incrementarse en un 29 por ciento, al fin y al cabo es volver a la situación en la que estaba el año pasado. Quizá la flota que se está utili-

zando haya mejorado, pero los servicios no han seguido la misma línea.

Por último, me gustaría que me dijese, si pudiese, si se va a continuar con la política de centralización de todos los vuelos nacionales en la capital del Reino. ¿Cómo se las arregla un vasco, un asturiano, un mallorquín o un menorquín para ir a Canarias? Todos tienen que pasar por Madrid y luego coger otro avión.

Muchas gracias, señor presidente, y le vuelvo a repetir que en el primer aspecto le felicito porque con su política ha salvado una empresa que llena de satisfacción y orgullo a todos los españoles.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gómez Darmendrail): Por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Guardans.

El señor **GUARDANS I CAMBÓ**: Muchas gracias, señor Irala, por sus explicaciones detalladas. Las cifras que nos ha dado son impresionantes en su conjunto, aunque sin duda la secuencia temporal para medir exactamente cuál es la situación de Iberia deberá ser más amplia. La situación actual es claramente de optimismo y, aunque en una empresa ni los éxitos ni los fracasos se pueden imputar en su totalidad directamente a quien la gestiona, es evidente que quien la ha gestionado durante estos últimos años y, por tanto, es responsable personalmente, junto con el conjunto de los trabajadores, de las cifras y de las curvas de ascenso que han aparecido en esa pantalla, merece la felicitación más clara y expresa.

He tratado distintos temas respecto a la situación de Iberia y sus planes de futuro, y al hijo de esa cuestión yo también le querría plantear algunas reflexiones y algunas preguntas de naturaleza distinta. Voy a dejar claramente de lado todo lo relativo a la privatización, sencillamente porque, como muchas veces se ha hablado en esta Comisión, no es exactamente lo que le corresponde al gestor, aunque haya hecho usted mismo referencia a ella. Puedo compartir algunas de las reflexiones sobre la falta de información que pueda tener esta Comisión sobre la privatización, que se puede corregir en el futuro más inmediato, pero, en todo caso, eso es algo de lo que deberemos hablar con el accionista principal de Iberia y no con el responsable de su gestión y, por tanto, sobre eso no muy voy a pronunciar.

Ha hablado el señor Irala de la política de subcontrataciones y de las distintas fórmulas de gestión. Es quizá la única mención de experiencia personal, que por lo visto cada uno de los diputados intervinientes vamos aportando, que sin duda contribuye a la información que podamos tener por otros cauces más oficiales o más formales, pero evidentemente, y coincido con algo que decía uno de los portavoces de Izquierda Unida, hablar de subcontrataciones a mí me lleva a pensar en los vuelos a Cuba, y esa es ciertamente una de las peores experiencias que he tenido en los años en los que he podido volar. De ahí surgieron varias preguntas, que presenté por escrito al Gobierno, sobre los índices de retraso en los vuelos a Cuba. El Gobierno se vio obligado a dar unas cifras que no he traído hoy, cifras que lógicamente le facilitó Iberia en ese momento.

Para quienes vuelan habitualmente a Cuba, que, afortunadamente, por el bien del comercio exterior español y de la normalización de las relaciones entre España y Cuba, son cada vez más, esos retrasos diarios de siete, ocho o doce horas —no hablamos de retrasos de media hora, hablamos de personas que tienen que pasar una noche más sencillamente porque el avión de Iberia no ha llegado— han pasado a formar parte del paisaje y la gente se acostumbra a ellos como los gallegos se acostumbran a los nubarrones que vienen del Atlántico o en otros sitios se acostumbran a otro tipo de fenómenos atmosféricos.

Creo que todo esto es consecuencia directa de esa fórmula concreta de subcontratación tal como ha sido materializada. No digo que no pueda materializarse de otra manera, pero en este caso concreto es obvio que ha ido en grave perjuicio de la calidad del servicio, así se lo acreditará cualquier persona y probablemente lo sabe también usted.

Paso a continuación a una cuestión que no tiene nada que ver con la anterior. Aparición muy publicitada en su momento la compra de aviones por parte de Iberia; la ampliación de la flota que, lógicamente, es importante y que es indispensable para poder llevar a cabo los planes de futuro de los que nos ha hablado. Según la información aparecida en los medios de comunicación, principalmente económicos, esa compra se articula mediante *leasing*, si no me equivoco, y el señor Irala podrá ampliarlo en su respuesta. Eso tiene la ventaja contable de que no aparece en el balance como una deuda propiamente dicha, pero no dejar de ser un compromiso sobre el cual querríamos que nos diera más detalles; un compromiso que asciende a 250.000 millones de pesetas aproximadamente.

No sé, y eso es lo quisiera preguntar, qué grado de flexibilidad tiene exactamente ese compromiso de cara al futuro; si la diferencia entre *leasing* y la pura compra tiene las consecuencias contables que todos aquí conocemos o se ha introducido en ese acuerdo un elemento de flexibilidad que permita matizar el compromiso en el caso de que en el futuro cambiara el ciclo o en el caso de que las cosas no sean tan brillantes como en este momento; si es un compromiso absolutamente cerrado, por el importe de 250.000 millones de pesetas y, por lo tanto, es bueno que lo sepamos porque, por más que no aparezca como deuda en la compañía por el hecho de haberse utilizado la fórmula de *leasing*, tiene para la empresa las consecuencias que tiene.

En otro ámbito completamente distinto, mezclando la dimensión de industria con la de turismo —le recuerdo al señor Irala que esta Comisión es de Industria, Energía y Turismo—, quisiera preguntar por la comercialización. Ha hablado de la dimensión estrictamente comercial de la compañía, de las mejoras que se han hecho unificando la comercialización en Aviaco y en Iberia y ha mencionado expresamente Internet; según todos los expertos en comercio electrónico, si hay un sector donde el comercio electrónico va a incrementarse en progresión geométrica, éste es precisamente la venta de billetes de avión. Me gustaría tener alguna información más sobre esos planes, pero, sobre todo, quisiera mezclar lo anterior con algo que apareció en su momento y que usted no ha mencionado: los posibles planes de una comercialización directa por parte de Iberia de sus propios vuelos. No me refiere sólo a través de

Internet, sino a unos acuerdos, de los cuales aparecieron referencias en los medios de comunicación, para entrar directamente en el mundo de las agencias de viajes; es decir, Iberia mayorista y minorista y, por tanto, entrando en competencia directa con otras agencias. Quizás en términos económicos, de cuenta de resultados, todo esto no tenga consecuencias para Iberia, pero en cuenta al sector de las agencias de viajes, sin duda tiene unas consecuencias importantes dependiendo de los planes que Iberia tenga al respecto.

Si nos referimos al futuro más que al presente, tengo dos cuestiones que plantear: una, relativa al aeropuerto de Barcelona. Ha mencionado varias veces en su exposición el papel de *hub* o que tiene el aeropuerto de Barajas y las expectativas que le suscita el desarrollo del mismo de cara al propio desarrollo de Iberia. No creo que tenga que haber oposición entre los dos, pero es mi responsabilidad preguntarle sobre qué pinta el aeropuerto de Barcelona en los planes futuros de Iberia, dónde encaja el aeropuerto de Barcelona en el desarrollo a medio o largo plazo de Iberia. Evidentemente, no estoy hablando sólo del aeropuerto en su forma actual sino en su dimensión ampliada.

En segundo lugar, de cara al futuro, voy a hacerle una pregunta más delicada, aunque probablemente es el punto más serio que he puesto sobre la mesa. La privatización de Iberia, que no voy a tratar como tal, plantea retos muy diversos, pero plantea sobre todo, en opinión de mi grupo, un grave riesgo para la competencia, como lo ha planteado la privatización de otras grandes empresas que, en el momento de ser privatizadas, venían de una clara situación de monopolio. Iberia no viene de una situación de monopolio pero sí de una posición dominante sobre el mercado absolutamente extraordinaria que se acumula a un control de las propias infraestructuras, los aeropuertos en los cuales opera.

El peso de Iberia en las infraestructuras no parece que vaya a cambiar, aunque jurídicamente lo haga, y yo quisiera preguntarle sinceramente, con el corazón en la mano, como decía el portavoz de Coalición Canaria, ¿cuál es la visión de competencia real que tiene Iberia una vez privatizada, sin control parlamentario, sin control por parte de una comisión específica como la que puede haber en el ámbito eléctrico o en el de las telecomunicaciones —ambas mejorables, pero esa es otra cuestión—, sin más control que el genérico del Tribunal de Defensa de la Competencia, que no deja de ser control pero que tiene sus limitaciones?

Si no teme a la competencia, vamos mal. Yo quisiera que Iberia estuviera asustada y, a partir de ahí, estimulada. Me hubiera gustado más ver en su exposición que Iberia pone sobre la mesa, al hablar del futuro, los riesgos que le plantea la situación de competencia, las consecuencias que puede tener y las actuaciones que de ello se derivan. El hecho de que eso apenas se haya mencionado no es buena señal para los que creemos en la competencia y creemos que redundará en beneficio de los consumidores y, a la larga, quizá no en lo inmediato, de la propia Iberia.

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

El señor **GUARDANS I CAMBÓ**: Termino con esto.

Se trata de un tema muy de fondo sobre el que podríamos hablar con mucha calma. Es un miedo que no llega a neutralizar nuestro apoyo a la privatización, pero, sin duda, una posición dominante por parte de quien no tiene control es peor que una posición dominante por parte de quien, al menos de cuando en cuando, comparece ante la Comisión de Industria del Congreso de los Diputados. Su visión sobre este tema tiene para nosotros todo el interés.

El señor **VICEPRESIDENTE**: (Gómez Darmendrail): Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Me sorprendió que la primera de estas dos comparecencias fuera para que el presidente de Iberia informara, además de sobre los planes estratégicos a corto plazo, sobre los resultados del ejercicio 1996. Y me agradó que, en octubre pasado y hoy, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista reconociera que el presidente de Iberia ha comparecido en los últimos meses en varias ocasiones, prácticamente siempre o suprimiendo el prácticamente, cuando se le ha pedido.

En esas comparecencias, las últimas de octubre de 1998, había informado sobre los resultados de Iberia y sus participadas en 1996 y en 1997. Hoy hemos tenido oportunidad de repasar otra vez esos resultados económicos en la exposición que ha hecho el señor Irala y hemos podido ver que el año 1996 —agradecemos al Grupo Parlamentario Socialista la petición de comparecencia— es el primero con beneficios de la década de los noventa; década que tuvo muchos problemas graves, como la guerra del Golfo, y que también tuvo problemas económicos muy importantes que motivaron, para evitar la quiebra de Iberia, ampliaciones importantes de capital.

Me ha sorprendido, aunque yo no formo para de esta Comisión, que entre las comparecencias solicitadas del ministro de Industria en temas relacionados con Iberia no veo ninguna pendiente del Grupo Socialista; hay del Grupo Mixto y varias del Grupo de Izquierda Unida, pero no del Grupo Socialista.

Iberia vuela a velocidad vertiginosa en el cumplimiento del plan director 1997/1999. Se han mejorado espectacularmente los resultados de las distintas empresas que componen el grupo, en especial los de Binter Canarias. Los objetivos del plan, como hemos visto, se han superado en 1998; se ha llegado a un acuerdo con los pilotos, fundamental en los planes de expansión del grupo y dentro de ese dúo indivisible flota-pilotos; se ha reducido la participación en Aerolíneas e Interinvest; se ha firmado un contrato de renovación de la flota con 76 aviones, y pregunto al señor Irala si servirán para reducir notablemente la variedad enorme de tipos de avión que tenía la flota de Iberia; se ha firmado un importante acuerdo y constituido un tour operador; el 12 de febrero se firmó la incorporación al capital social de Iberia con un 10 por ciento de British Airways y American Airlines, por importe de 58.000 millones de pesetas; además en la misma fecha se llegó a un acuerdo comercial con British Airways; dentro de 16 días SEPI cierra el plazo de admisión de ofertas para el 30 por ciento de capital y para accionariado español; se está concluyendo

—y ésta es otra pregunta que hago al presidente de Iberia— el plan estratégico, que sustituirá a partir del 1 de enero del 2000 al actual plan director, y en el segundo semestre se llevará a cabo la oferta pública de acciones del 54,7 por ciento de capital público residual de Iberia, por lo que a finales de año en Iberia el Estado sólo tendrá una acción especial *golden share*. Todos éstos son resultados importantes y positivos, por lo que felicito al señor Irala y al personal de Iberia.

No se ha citado, al menos yo no lo he oído, el tema de seguridad relacionado con mantenimiento. Yo quiero resaltar la importancia que tiene, dentro del funcionamiento de la explotación de Iberia, el mantenimiento de sus aviones, con casi 3.700 personas que trabajan en Barajas y en La Muñoza, que ha servido para que Iberia adquiriera un reconocido prestigio internacional por la calidad de su mantenimiento, unas instalaciones y medios en vanguardia y un personal altamente cualificado. Ello hace que más de 20 compañías aéreas mundiales de gran fama (Lufthansa, Air France, Olympic, Aerolíneas, Alitalia, por no citar las españolas) tienen contratos de mantenimiento con Iberia.

La ampliación de Barajas está funcionando, aunque debe mejorar después del verano de 1999, y si en alguna ocasión este diputado expuso al presidente de Iberia el fallo del gabinete de comunicación quiero ahora señalar dos ejemplos de mejora en este campo. En la visita que la Mesa y portavoces de la Comisión de Infraestructuras realizamos hace dos meses a las instalaciones de Iberia en Barajas y La Muñoza pudimos conocer esas importantes tripas del área de mantenimiento y seguridad a las que acabo de referirme. El segundo ejemplo es que los viajeros aéreos podemos conocer con antelación y explicación los previsibles retrasos en los vuelos entre el 25 de febrero y finales de marzo de este año, como consecuencia de la información que facilita Iberia en los mostradores del aeropuerto de Barajas.

En cuanto a la segunda comparecencia, Iberia, ya lo ha explicado el señor Irala, podía renunciar, con los cielos abiertos y al poner en marcha su plan director, a la captación de parte del incremento del mercado doméstico, lo cual sucedería con la sola utilización de sus recursos, o ir a esta expansión, que es por lo que ha optado. Eso se ha conseguido a través de la franquicia, primero necesaria y segundo positiva, con beneficios para ambas compañías.

Para concluir, uno de los retos a que se refería el señor Irala, la mejora de rentabilidad, que yo creo sumamente conveniente en la hora de mayor utilización de los aviones, debe ser compatible siempre con la mejora de la calidad en puntualidad y en el servicio en tierra. Ése es un deseo que creo que compartimos todos los que hemos intervenido, así como que se cumplan los objetivos de Iberia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gómez Darmendrail): Para contestar a las preguntas formuladas, tiene la palabra el señor Irala.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA L.A.E., IBERIA**, (De Irala Estévez): A la vista de la falta de tiempo, voy a intentar agrupar algunas de las cuestiones que se han planteado.

No voy a entrar en el debate de la privatización porque creo que no es el lugar para hacerlo, aunque sí quiero dejar claro que la misión que a mí se me ha encomendado ha sido la de preparar esta compañía para la privatización.

Hay un tema que ha salido varias veces, el de la calidad en relación con las rutas de Cuba. Es verdad que hemos tenido problemas; ha habido fallos internos menores, como el de los auriculares que se ha mencionado, problemas de puntualidad importantes, que desde luego no están a la altura de la calidad que tiene que dar Iberia. Eso está claro y espero que haya quedado solucionado, puesto que los dos aviones de Air Atlanta han sido ya sustituidos por aviones nuevos en marzo. Por tanto, espero que se pueda ver rápidamente una mejora del nivel de calidad. Se ha preguntado si ese problema de calidad puede afectar a la seguridad. Yo creo que hay que ser muy claro; rotundamente la respuesta es no, porque la seguridad es la prioridad de esta compañía. Por cierto, quiero recordar que todas las subcontrataciones que nosotros tenemos de alquiler de aviones están previamente aprobadas por todos los estamentos oficiales, incluido Aviación Civil, en cuanto a todos los permisos que son necesarios para estar seguros de que esos aviones cumplen con las normas de seguridad y las normas nacionales.

Nosotros hacemos el mantenimiento para 30 compañías, entre las cuales están las más importantes europeas (Air France, Alitalia, Lufthansa...), la gran parada que se dice, en la que se desmontan los aviones pieza por pieza; eso lo hacemos en Madrid.

En los últimos tres años hemos aumentado la plantilla de los técnicos de mantenimiento de 400 personas; las subcontrataciones que estamos haciendo en el área de mantenimiento se limitan fundamentalmente a las flotas de 727 y DC-9 que, como saben, son flotas de las que nos vamos a salir; por tanto, estamos dedicando básicamente los recursos para renovar esa flota. Los gastos de mantenimiento han pasado de 31.000 millones en el año 1997 a 40.000 millones en el año 1998 y a 45.000 millones en el año 1999. No estamos ahorrando en seguridad.

Hay unas preguntas sobre la visión de futuro que me gustaría dejar para el final.

En relación con la reducción de costes y su incompatibilidad con la calidad he de decir que no estoy de acuerdo, porque precisamente ése es el objetivo que hay que compatibilizar: la reducción de costes con la mejora de la calidad. La eliminación de las oficinas de Iberia es una parte mínima dentro del proceso de cambio que estamos llevando a cabo, en el que las oficinas cada vez tienen un papel menos importante en la distribución; este aspecto va relacionado con otra pregunta que se me ha hecho acerca del papel de las agencias de viajes, que también tiene que cambiar. Hay una presión en estos momentos para mejorar los costes de distribución ya que la época en la que las agencias de viajes cogían un billete de una compañías aérea con una mano y se lo entregaban con la otra se ha acabado; hoy las agencias de viajes tienen que buscar las fórmulas para aportar un valor añadido al cliente. Por otro lado, hay una presión de las compañías aéreas a la hora de reducir estos costes de distribución, para hacer cada vez más la distribución directa de estos billetes cuando no hay necesidad de hacer un aporte de valor añadido. Por ejemplo, estamos eliminando oficinas pero al mismo tiempo un señor puede tener el

billete entregado en su propia casa en 24 horas; es decir, hay unos cambios importantes.

La creación de Viva Tours es precisamente una de las herramientas más importantes para aportar en el futuro un valor añadido a las agencias. Ahí es donde ellas van a aportar valor añadido al cliente, y yo preveo que Viva Tours, con el aprovechamiento de las plazas vacías de Iberia, puede tener un papel importante.

Se ha mencionado que Air Europa e Iberia habían aplicado los mismos precios en un momento determinado, pero aunque es un detalle, quiero dejar claro que no es así. En ningún momento hemos aplicado los mismos precios. Tenemos tarifas distintas; y por lo tanto, eso no es así.

Se ha hablado del quebranto de Aviaco en relación con Air Nostrum y también ha creído entender que en lo relativo a Air Nostrum, que es una empresa beneficiada, ha habido instrucciones del Gobierno. Quiero aprovechar para dejar bien claro que no he recibido más que una instrucción del Gobierno, que es la de preparar esta compañía para la privatización. Nunca he recibido una llamada para decirme lo que tengo que hacer, como no podía ser de otra manera. En ningún momento el Gobierno ha interferido para decirme cómo tengo que llevar la gestión de esta compañía. Quiero dejarlo bien claro porque se me pregunta a veces por qué estamos haciendo ahora cosas que antes quizá no se habían hecho. Creo que uno de los factores más importantes es precisamente que el Gobierno no interfiere en la gestión de Iberia. Y esto es positivo porque nos permite llevar a cabo muchas de las acciones que tienen sentido desde un punto de vista de gestión.

Cuando se habla del quebranto de Aviaco, me quedo sorprendido. Comprendo que los datos a veces pueden emborracharnos, pero son importantes porque son los que reflejan la realidad, y cuando uno ve los datos de Aviaco y comprueba su evolución en los últimos años, no se sabe dónde está el quebranto. Los resultados de 1997 de Aviaco suponen un récord. Aviaco está por fin integrada en el grupo de Iberia con una garantía de operación muy clara. Se habla de un quebranto en las rutas. Aviaco está volando más que nunca y los pilotos de Aviaco están volando más horas que nunca, por lo que no veo dónde está el quebranto. Lo que sí ha habido ha sido una reestructuración de los objetivos: a cada uno su papel. Air Nostrum está contribuyendo a hacer un aporte de tráfico a nuestra red volando rutas que nosotros, de otra manera, no podríamos servir con rentabilidad. Por lo tanto, yo diría que lo que hay es una complementariedad entre las distintas compañías, y de esto se trata.

Se ha mencionado la cuestión de los *slots*, se ha dicho que en un futuro se van a estar controlando los de Iberia y que yo hice unas declaraciones en un momento determinado en relación con la condición impuesta por British Airways. No creo haber hecho esa declaración en ese sentido porque British Airways no es quien para imponer nada a Iberia y que ella tanga que aceptar; eso quiero dejarlo bien claro. Somos conscientes de que Barajas tiene un valor estratégico importante para el futuro, y lo que sí he dicho es que una de las cosas que en la alianza con Iberia British Airways ha estado buscando y ve positivamente la posibilidad de utilizar el *hub* de Madrid para el desarrollo y el crecimiento futuros. Eso es así, pero British Airways no es

quien para imponer nada —y lo he dicho muchas veces—, ni siquiera el bocadillo de pepino, porque tenemos el jamón jabugo, y al respecto tenemos ideas muy claras. Tampoco nos van a obligar a ir por la izquierda, porque vamos a seguir manteniendo la conducción por la derecha. Si intentan obligarnos a cambiar, no va a haber entendimiento.

Me alegro mucho, por cierto, de que las revistas le hayan emocionado, y quiero aclarar que son revistas internas de la compañía. Me alegra que le hayan emocionado porque quiere decir que vamos en la buena dirección.

Respecto a las preguntas específicas sobre la cuestión de A Coruña, tomo nota de ellas y voy a ver exactamente cuál es la profundidad del problema. En principio, no veo que haya inconveniente para atender esa petición, salvo que sean de tipo logístico y puedan dificultarlo, pero francamente no los veo en estos momentos.

Entiendo la oposición al proceso de privatización. Lógicamente, yo no pienso de esa manera, pero no es este el momento del debate.

Respecto a los bancos beneficiados, no tengo ni idea en estos momentos cuáles van a ser porque, entre otras cosas, esa decisión no se va a tomar antes del 26 de marzo, que es la fecha tope fijada por la SEPI. Además, no sé si hay que hablar de bancos beneficiados o más bien de entidades que van a invertir, y mucho. Cuando hablamos de un 10 por 100, hablamos de 60.000 millones para una empresa que quiero recordar que en el año 1993 todavía estaba en quiebra.

Creo que los comentarios que se han hecho en relación con la participación de la anterior administración son también razonables, y hay que decirlo. Creo que el plan de reestructuración que se llevó a cabo en los años 1993 y 1994 fue básico para que hoy estemos donde estamos.

Respecto a la política de centralización, que creo que ha planteado el portavoz del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, acerca de los vuelos a Madrid y Barcelona, obedece a una estrategia muy clara de operar a través de un *hub*. Es decir, no es posible que una compañía como Iberia mantenga vuelos de punto a punto sin maximizar su aporte de red, y al final las rutas vienen dictadas fundamentalmente por las necesidades de mercado. Si en un momento determinado no tenemos un vuelo de punto a punto, no es porque no nos guste, sino simplemente porque las cifras no salen. No hay suficiente tráfico normalmente para justificar esa ruta, y estamos abiertos a cualquier recomendación, si se nos puede demostrar que estamos equivocados.

En relación con la cuestión de África, acaba de plantearse algo que para nosotros es muy importante y nos preocupa mucho. Nosotros no estamos en estos momentos presentes en África. Éste es un continente relativamente abandonado en estos momentos por la aviación. Hay algunas compañías que, por razones históricas, están más presentes, y creemos que es un continente que tenemos que atender en el futuro. Hemos iniciado, como sabe, algunos vuelos directos desde España, pero estamos haciendo análisis de mercado en estos momentos; si efectivamente los mercados los justifican, nosotros atenderemos este servicio lo mejor posible.

Respecto a la compra de aviones, quisiera tranquilizar a S.S. y recordar que nosotros hemos invertido en dos contratos, uno de 76 aviones para el corto y medio plazo. De

esos 76, 23 aviones son en opción, es decir, tenemos la posibilidad de ejecutarla o no. Pero 53 aviones son para sustituir a los DC-9 y 727, y eso, pase lo que pase, lo vamos a hacer, porque si no, no vamos a poder estar donde estamos. Un 320, por ejemplo, que es el que va a sustituir al 727, consume un 40 por 100 menos de queroseno y tiene un piloto menos en cabina, y lo que hace que tengamos que sustituirlo inmediatamente. En el largo radio tenemos una inversión de once 340, de los cuales cinco son en opción, por lo que hay una cierta flexibilidad para ajustar las inversiones en la medida en que efectivamente la demanda lo exija.

Respecto a la cuestión de Barcelona, creo que está muy claro —y nosotros lo venimos diciendo públicamente— que estamos apostando por el futuro de Barcelona. Barcelona tiene que desempeñar un papel de *hub* en las operaciones de Iberia; vamos a iniciar el vuelo a Nueva York directamente desde Barcelona en marzo, y creemos que Barcelona va a ser un aeropuerto complementario al de Madrid para su papel de *hub* y puerta de entrada desde Latinoamérica y desde Europa.

Discúlpeme si me dejo algún comentario a alguna pregunta, pero quiero acabar con dos cuestiones. En primer lugar, agradezco sinceramente las felicitaciones por los resultados obtenidos. Creo que ahora es el momento de agradecerlo también, además de a los clientes y a los accionistas, que sigue siendo fundamentalmente la Administración, cada uno de los cuales ha tomado en su momento las medidas necesarias, a todos los trabajadores de Iberia. Hoy no estaríamos donde estamos si no fuera por los trabajadores.

En primer lugar, respecto al plan de reestructuración, ya que tanto se habla del pasado, hay que decir bien claro que es único. Yo no conozco ningún precedente en España en el que los trabajadores hayan negociado, a través de las centrales sindicales, una congelación salarial durante tres años, una reducción de la plantilla y el cuarto año una reducción de los salarios. Yo he dicho siempre que al frente de ese colectivo iré donde haga falta. Hoy es el momento de reconocer la labor de esos trabajadores que han creído en el futuro de Iberia y que han colocado a Iberia, como lo han visto, a finales de 1998, como la primera compañía en Europa.

Y hablando del futuro, yo tengo una visión mucho más optimista que la que se ha puesto de manifiesto aquí. Yo veo una compañía fuerte, operadora de red, que va a tener un papel importante no solamente en España, sino a nivel europeo y mundial. Estamos en la alianza más importante, a nivel mundial, y si hoy estamos entre los mejores no hay ninguna razón para que esta compañía no esté entre las mejores en el futuro. Y lo vamos a estar también gracias a los clientes, a los trabajadores y a los accionistas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gómez Darmendrail): Señor Segura, ¿desea intervenir?

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gómez Darmendrail): Tiene un minuto.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, con esta penuria de tiempo de que dispongo, intervendré telegráficamente.

El 28 de junio de 1998, en el diario *ABC*, entre otros, se reproducía la información que dice textualmente: El presidente de Iberia, Xavier de Irala, manifestó ayer ante la junta de accionistas de la compañía que para Iberia Barajas es vital y apostó por la ampliación del aeropuerto hasta cinco pistas. Barajas es uno de los pocos aeropuertos de Europa con capacidad de crecimiento y tenemos que aprovechar esta ventaja. Los grandes aeropuertos europeos Heathrow y Francfort ya no pueden crecer más. Sólo Barajas y el Charles de Gaulle en París tienen posibilidades de crecimiento. Indicó a continuación que precisamente la posición de Iberia en Barajas ha sido uno de los puntos determinantes del interés de American Airlines y British Airways por aliarse con la compañía aérea española. Éste era el tema que yo quería matizar; así se dijo y es un elemento impulsor de una política de infraestructuras en España, inspirada por Brithis Airways.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA L.A.E., IBERIA** (De Irola Estévez): Perdone, señoría.

Lo que acaba de leer yo lo respaldo totalmente; eso es así. Es un elemento determinante. Lo que he dicho es que no es una condición impuesta. Brithis Airways no es quién para imponer ninguna condición a Iberia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gómez Darmendrail): Yo rogaría que no mantengan diálogos entre SS. SS. y pidan la palabra.

Tiene un minuto, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: En suma, Brithis Airways ha apostado por Iberia en función del desarrollo aeroportuario de Barajas, que es lo que quería decir.

En segundo lugar, ahí queda una gran preocupación: el cierre patronal de la compañía Viva Air. No hay tiempo de entrar en las características, yo las dibujé; es un tema muy preocupante. El grupo Iberia cierra patronalmente una compañía con nueve aeronaves, 1.500 trabajadores, una importantísima central de mantenimiento de aeronaves en Palma de Mallorca, si bien es cierto que la negociación con los sindicatos lleva al ingreso de los trabajadores que así lo deseen a no perder su puesto de trabajo e ingresar en la compañía mediante las condiciones que se pacten.

En tercer lugar, señor De Irala, es muy preocupante la creación del touroperador desde la plataforma privilegiada Viva Tours. Es un tema que va a traer graves consecuencias, por cuanto está colisionando con otros touroperadores privados que están en el mercado y previsiblemente el Tribunal de la competencia le va a generar un disgusto futuro, y si no al tiempo. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

En cuarto lugar, señor De Irala, en la privatización de la compañía, que de inmediato se va a producir, no va a primar el asunto de las rutas de interés público, sino el planteamiento economicista en la rentabilidad de las mismas; una red de casi 200 rutas interiores en el territorio nacional se va a reducir casi a la mitad, con el quebranto del interés popular consiguiente. A los inversores llamados tan pom-

posamente institucionales, es decir, a la banca, a las grandes empresas constructoras y a sus representantes en el consejo de administración les va a dar igual que la ruta con la isla del Hierro esté bien servida, porque sólo hay 5.000 ciudadanos que residen en la isla del Hierro, igual que la ruta con Vigo o con cualquier otro punto del territorio nacional.

Son muchas las preguntas, las preocupaciones que quedan en el aire; hoy se habla exclusivamente desde la óptica economicista, mercantilista, de rentabilidades y, sin duda alguna, se va a producir un quebranto en la prestación de lo que venía siendo una especie de servicio público aeronáutico en nuestro territorio.

El señor **PRESIDENTE**: El señor De Irala tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA L.A.E., S. A., IBERIA** (De Irola Estévez): Con respecto al tema de Viva, he de decir que nosotros siempre hemos dicho que cuando un negocio o una actividad pierde dinero sólo hay tres alternativas: o se arregla o se cierra o se vende. No hay ninguna otra. La única que no va a valer es seguir con pérdidas. Durante dos años hemos intentado arreglar esta compañía y cuando al final hemos visto que no era posible hemos tenido que tomar esa decisión, que es dramática, y lo hemos hecho con una gran preocupación, que era resolver lo mejor posible la situación de los trabajadores. Hoy le puedo informar de que ayer, por fin, se ha aprobado en asamblea el acuerdo al que habíamos llegado con el comité de empresa para el expediente de regulación que se había presentado e integrar al colectivo de Viva, al que, dicho sea de paso, quiero felicitarle también aquí por el trabajo excelente que ha hecho en condiciones verdaderamente negativas.

Me dice que Viva Tours está colisionando con otros touroperadores. Verdaderamente, aquí tenemos que aclarar qué es lo que queremos; si queremos ofrecer un mejor servicio o no. Precisamente de lo que se trata es de que Viva Tours va a ofrecer un producto cada vez mejor y más barato. Esto se va a poder ofrecer cada vez a más gente. Cada vez más gente y más agencias, a través de Viva Tours, van a poder acceder a un producto barato y mejor. Eso molesta a mucha gente, evidentemente, pero aquí todos tendremos que mejorar el producto. De lo que se trata es de que el cliente tenga un mejor producto, y eso es lo que va a ocurrir con Viva Tours, espero.

El señor **PRESIDENTE**: Terminada su comparecencia, señor De Irala, le agradecemos la extensa información que hoy nos ha dado.

DE LA DIRECTORA GENERAL DE MINAS (SENDÍN DE CÁCERES) PARA INFORMAR SOBRE:

— **LA ACTIVIDAD QUE VA A EMPRENDER EL GOBIERNO PARA CONSEGUIR EL MANTENIMIENTO DE LOS PUESTOS DE TRABAJO Y LA CONTINUIDAD DE LA ACTIVIDAD EN LA**

MINERÍA NO ENERGÉTICA. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/001515.)

- **GESTIONES REALIZADAS O POR REALIZAR EN RELACIÓN CON LA RESCISIÓN DE CONTRATOS DE CATORCE TRABAJADORES DE LA EMPRESA MINERA COTO MINERO DE JOVE, ASÍ COMO DE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL MINER EN RELACIÓN CON LAS AYUDAS PÚBLICAS QUE PERCIBE ESTA EMPRESA LIGADAS AL PLAN DE CARBÓN Y, POR TANTO, AL MANTENIMIENTO DEL EMPLEO Y LA PRODUCCIÓN, A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Números de expediente 212/001800 Y 212/001801.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminada la comparecencia del presidente de Iberia, hay que seguir con el orden del día. Todavía nos queda pendiente la comparecencia de la directora general de minas, a la que a continuación se va a proceder. **(Pausa.)**

Señorías, damos la bienvenida a esta Comisión a doña Paloma Sendín, directora general de Minas, para cumplimentar las dos comparecencias solicitadas. Una, por el Grupo Socialista, para informar de la actividad que va a emprender el Gobierno para conseguir el mantenimiento de los puestos de trabajo y la continuidad de la actividad en la minería no energética y, otra, la solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida para informar de las gestiones realizadas o por realizar en relación con la rescisión de contratos de 14 trabajadores de la empresa minera Coto Minera de Jove, así como para informar de las medidas que piensa adoptar el Miner en relación con las ayudas públicas que percibe esta empresa ligadas al plan del carbón y, por tanto, al mantenimiento del empleo y la producción.

Este texto es exactamente el mismo que el de la solicitud de comparecencia del secretario de Estado de Energía. Por acuerdo de la Mesa y portavoces, por tanto también del grupo proponente, queda subsumida en una sola comparecencia de la señora directora general de minas. Los temas son muy concretos, por lo que puede contestarlos y ceñirse a ellos si lo cree conveniente en el caso de que se generalice cualquier tipo de pregunta, dándole total libertad para su respuesta.

Tiene la palabra la señora Sendín.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE MINAS** (Sendín de Cáceres): En relación con la intervención para informar sobre la actividad que va a emprender el Gobierno para conseguir el mantenimiento de los puestos de trabajo y la continuidad de la actividad en la minería no energética, voy a procurar resumir la intervención que traigo para no alargarnos demasiado.

La cuestión planteada es muy amplia y comprende diferentes subsectores que en la actualidad tienen un grado de desarrollo muy diferente entre ellos. Podemos clasificar en tres los subsectores contemplados en este sector de minería no energética, minería metálica, minería no metálica y pro-

ductos de cantera, que, como digo, han experimentado en los últimos años una evolución muy diferente entre ellos. Así, si para el total de minería el valor de producción, siempre el bocamina, en el año 1991 y en pesetas corrientes de cada año era de 454.000 millones de pesetas, redondeando, de los que el 54 por ciento corresponde a minería energética y el 46 a minería no energética, estas mismas cifras en el año 1997 son de 682.500 millones de pesetas y ya hay una diferencia en la importancia entre uno y otro subsector, minería energética el 25 por ciento y minería no energética el 75 por ciento. En estos mismos siete años, en pesetas corrientes de cada año, y ya para los tres subsectores de la minería no energética, la minería metálica pasó de 36.000 millones a 29.457 en el año 1997; siendo pesetas corrientes de cada año, pueden ver SS. SS. que la evolución es todavía más negativa que si fuera en pesetas constantes. La minería no metálica pasó de 50.000 millones a 78.000 y en productos de cantera de 121.000 a 353.000. Como puede apreciarse, la disminución ha tenido lugar en el subsector de la minería metálica.

Por su parte, el subsector de la minería no metálica y el de productos de cantera presentan un desarrollo creciente e interesante, con incrementos del 57 y del 190 por ciento respectivamente en el valor de su producción en este período.

También en este período hay que destacar la disminución de 2.600 puestos de trabajo en empleo directo en la minería no energética, al pasar de 26.400 el año 1991 a 23.800 el año 1997. Considerando cada subsector por separado e intentando resumir, la minería metálica, el subsector que engloba fundamentalmente yacimientos de cinc, cobre, plomo, mercurio, hierro, oro, plata, etcétera, tiene unos índices de dependencia y vulnerabilidad en el abastecimiento nacional de materias primas minerales que han aumentado rápidamente y el valor de la producción minera ha descendido alarmantemente, con una caída generalizada en el precio de los metales desde 1998 y que se mantiene en la actualidad, hasta el punto de que sólo seis de las minas mantienen su actividad, la mayoría con grandes dificultades económicas: son Reocín, de hierro, en Huelva; Minas de Tarsis, de pirita, en Huelva; Sotiel, de sulfuros complejos, en Huelva; y Los Frailes, sulfuros complejos, en Sevilla, que como saben SS. SS. ha estado paralizada temporalmente por el accidente de Aznalcóllar desde abril del año pasado, y cuya vuelta a la explotación se pretende en la actualidad. Por otra parte, Andaluza de Minas, de mineral de hierro, en Granada, tiene paralizada su actividad y Minas de Ríotinto, sociedad laboral de piritas de Huelva, presentó suspensión de pagos hace un par de meses.

Sin embargo, y como consecuencia de las investigaciones realizadas en los últimos años dentro de la minería metálica, se han descubierto nuevos yacimientos, habiendo entrado en producción Río Narcea, en Asturias, y otros que podrían incorporarse en un futuro próximo si las condiciones de mercado de metales mejoran, como Aguas Teñidas, en Huelva; Agua Blanca, en Badajoz, o las Cruces, en Sevilla, que por cierto está en venta por parte de RTZ en estos momentos.

En minería no metálica España produce 18 de los 26 productos que explota la Unión Europea en dicho subsector, engloba principalmente yacimientos de sal común, sulfato sódico, magnesitas, potasas, feldespatos, arcillas espe-

ciales como sepiolita, caolín, pirita y fluorita, turba, barita, etcétera. Es un subsector de actividad relativamente estable con importantes aumentos de producción en la práctica totalidad de las sustancias que integran el grupo y con una notable posibilidad de desarrollo en algunos productos. España ocupa, además, en algunos de ellos una posición privilegiada, como en el sulfato sódico, las sales potásicas o el carbonato cálcico.

Hay que señalar el notable esfuerzo inversor que se está realizando en varios subsectores por aumentar el valor añadido de la producción vendible, como en barita, feldespatos, turba o magnesita mediante la mejora de la calidad o el micronizado, tratamientos superficiales o térmicos, etcétera. Por otra parte, la fuerte expansión de la industria cerámica nacional está promoviendo un considerable aumento de la demanda de las materias primas y minerales necesarios, en concreto, la producción de feldespatos creció desde 1995 a 1997 un 20 por 100.

Productos de cantera, dentro de la minería, es el sector que se muestra más firme y pujante, con significativos y constantes aumentos en la extracción. Destacan por su valor los áridos de construcción, el sector de la piedra natural y el yeso y sus transformados. Las estadísticas son variables, quizá debido a que las explotaciones son muy pequeñas y dispersas y hay un gran número de explotaciones de este tipo, así como también los conceptos incluidos. A pesar de algún tropiezo, fruto de una recesión de la demanda en la pizarra final del año, 1997 se cerró con un balance positivo en la piedra natural. Es de destacar en este subsector que representa el 11 por ciento del total mundial, siendo España el primer productor de pizarra de techar y de granito ornamental y el segundo productor de mármol después de Italia. Considerado en su conjunto con una producción de casi 5 millones de toneladas, se sitúa como tercer productor mundial después de China e Italia.

En cuanto a la acción del Ministerio de Industria, la problemática digna de destacar dentro de la minería no energética se centra en la crisis de la minería metálica, como he explicado, donde la problemática de los lodos planteada en la explotación de Los Frailes de Boliden, se une a la suspensión de empleo de Minas de Riotinto, que es sociedad laboral, presentada recientemente con una elevada plantilla de más de 600 empleos directos, y finalmente la de Andalucía de Minas, que está paralizada desde hace algún tiempo por problemas económicos.

Frente a estos problemas coyunturales de crisis de algunas empresas del sector, el Ministerio de Industria y Energía no tiene unas competencias directas al haberse transferido la minería a todas las comunidades autónomas, estando pendiente de materializar en estos momentos únicamente la correspondiente a La Rioja. En este contexto, la Dirección General de Minas, en el marco establecido por la Constitución española y los decretos de transferencias de competencias a las comunidades autónomas, actúa en las líneas de acción establecidas por su marco legal y que de una manera detallada comentaremos a continuación. Dichas líneas, que ya son conocidas por haberlas citado ya con motivo de alguna otra comparecencia, se pueden resumir en una serie de políticas sectoriales, por un lado, y horizontales, por otro, que veremos a continuación.

En todo caso, el progresivo agotamiento de los recursos y la persistencia baja de los precios de los metales, entre otras circunstancias, ha dado lugar, como decía, a situaciones de crisis en las empresas de minería metálica, lo que obliga a que, con independencia de lo anterior, se proceda a la búsqueda de soluciones para las explotaciones existentes que pasan, en general, por tratar de buscar una diversificación de las actividades productivas de las comarcas afectadas, con el fin de conseguir un desarrollo alternativo y sostenido de las mismas.

Por ello, y a propuesta del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, el pasado día 12 de noviembre de 1998 se propuso la aprobación en el Pleno de una moción por la que se instaba al Gobierno a que, en colaboración con las comunidades autónomas afectadas y los agentes sociales, se iniciaran los trabajos para la elaboración de un plan de reindustrialización y desarrollo económico en las cuencas mineras metálicas. En este sentido, el Ministerio de Industria y Energía está preparando una orden de convocatoria de ayudas para actuaciones de reindustrialización, que depende de la Dirección General de Industria y Tecnología del Ministerio, donde se incluirán las zonas afectadas por ajustes o reestructuración de empresas de la minería metálica.

Si volvemos a las políticas sectoriales y horizontales que mencionaba antes, y empezando por las sectoriales, en el subsector de la minería metálica la Dirección General de Minas está actuando en diferentes frentes: en primer lugar, mediante la orden de abril del año 1997, por la que se regula la concesión de ayudas a la explotación, investigación y desarrollo y actividad minera no energética, otorgando ayudas a los proyectos de inversión, considerando como objetivo prioritario a los localizados en la faja pirítica, principal y casi único centro de la minería metálica del país.

Por otro lado, la Dirección de Minas, en colaboración con la Junta de Andalucía y la Confederación de Empresarios de la Minería y Metalurgia, Confedem, propició la creación de una comisión mixta de I+D, que ha venido actuando desde el año 1990 hasta el momento. Como fruto de la tarea desarrollada por esta comisión se puso en evidencia la conveniencia de profundizar en el estudio de factibilidad técnica y económica del aprovechamiento de los concentrados globales de sulfuros complejos, aprovechando las posibilidades que ofrecen las modernas tecnologías de hidrometalurgia. En este sentido, y tras distintas reuniones entre la Junta de Andalucía, la Dirección de Minas y empresas del sector, se consideró como prioritaria la consecución del objetivo de obtener un procedimiento rentable para el tratamiento de los minerales de la faja pirítica, así como el desarrollo de una planta hidrometalúrgica a escala semiindustria que haga viable el proceso.

En una primera fase se podría pensar en una planta de demostración con tecnología complex, que partiendo de un concentrado global de cobre más plomo más cinc, se procede a separar los mismos mediante lixiviación en medio sulfato a presión, extracción con disolventes y electrolisis.

En la actualidad, si se resuelven los problemas de suspensión de pagos que atraviesa actualmente la empresa Minas de Riotinto, que es la principal interesada en este proyecto, junto con las empresas portuguesas Somincor y EDM, así como las administraciones central y autonómica,

por parte de la Junta de Andalucía, estamos todos dispuestos a llevar adelante el proyecto, siendo necesario buscar la financiación restante necesaria.

En el campo de la exploración, la acción de la Dirección de Minas, por medio de las zonas de reserva a favor del Estado, se centra principalmente en la faja pirítica, en donde por medio de las reservas, zona de Huelva y faja de minerales piríticos del suroeste de España, ejerce la coordinación integradora del Estado en conjunción con las empresas para optimizar los trabajos de exploración.

Finalmente, también como ejemplo de la colaboración entre Administración y empresas, hay que señalar la continuación de los trabajos que ha llevado a efecto el consorcio del Estado español, representado por Presur, y Atlántic Copper, antes Río Tinto Minera, Sociedad Anónima, para la evaluación y puesta en explotación del yacimiento de cobre y níquel de Agua Blanca, descubierto en las reservas del Estado, la Monaguera y la Remonta.

Dentro de los planes de investigación del yacimiento durante el año 1997 la empresa Presur, en representación del Estado español, ejecutó unos 2.500 metros de sondeo con unos resultados que han permitido ampliar el volumen de reservas conocidas en profundidad. Estos trabajos fueron financiados al 100 por ciento por la Dirección General de Minas, que contó con un presupuesto de 123 millones de pesetas.

Por otra parte, el Consejo de Ministros de 17 de julio de 1998 aprobó la cesión del 50 por ciento correspondiente a Atlantic Copper, a la empresa irlandesa Navan Resources, que últimamente se hizo con la propiedad del yacimiento de Aguas Teñidas y de la empresa Almagrera, Sociedad Anónima, con lo que se esperaba una dinamización de estos proyectos y la puesta en explotación de este último, cuyos preparatorios, como es la rampa de acceso del yacimiento, ya han comenzado.

La continuación de estos trabajos ha tenido muchas dificultades durante el año 1998 por la mala situación económica que están atravesando las empresas por la caída en la cotización de los metales. He de añadir, en todo caso, que esta operación entre Navan Resources y Atlantic Cooper no se ha cerrado aún y, por lo tanto, ha ralentizado los trabajos también en el consorcio. En todo caso, está prevista la continuación de los trabajos por el consorcio en Agua Blanca, tendentes de momento más que a la evaluación del yacimiento, que da por conocido para su posible explotación a cielo abierto, a la ejecución de trabajos mineralúrgicos y metalúrgicos del concentrado obtenido.

En el subsector de la minería no metálica la Dirección General de Minas, de acuerdo con la referida orden de abril de 1997, otorga ayudas también a los proyectos de inversión de este sector. En productos de cantera, además de otorgar ayudas al sector en general por medio de esta orden de 8 de abril de 1997 también viene considerando la Dirección de Minas a la comarca del mármol de Macael zona prioritaria para el otorgamiento de ayudas a la inversión en proyectos realizados en esta zona.

En cuanto a las políticas horizontales, empezando por la primera de ordenación minera, el marco legal en que se desarrolla la actividad minera en España viene de momento regulado por la Ley de Minas de 1973, desarrollada posteriormente por el vigente Reglamento general de normas

de la minería, de 1978, así como otras disposiciones complementarias de éstas.

Como consecuencia de la aprobación de la Constitución española y de la nueva organización territorial del Estado en comunidades autónomas, se han producido las transferencias de competencias de los derechos mineros situado íntegramente en sus territorios con excepción de La Rioja. Por tanto, se continuará con la gestión de los derechos mineros correspondientes a dicha Comunidad Autónoma de La Rioja hasta que se materialice su transferencia, así como a los derechos mineros de intercomunidades autónomas. Igualmente se podrá continuar ejecutando la participación del Estado en la actividad minera por medio de las zonas de reserva.

La segunda política horizontal, que es la de la elaboración de normativas, el cumplimiento del mandato constitucional exige la promulgación de una ley estatal que determine los grandes principios y directrices que regulen la materia, así como los criterios generales y comunes a los que necesariamente habrán de acomodarse las distintas legislaciones territoriales, con objeto de asegurar el grado suficiente de unidad y coherencia para el conjunto del ordenamiento minero en todo el territorio nacional.

En este sentido, disponíamos ya hace un año de un borrador de ley de minas que a raíz del accidente de Boliden hemos vuelto a redactar para incorporar los elementos en protección de medio ambiente que nos parecían indispensables, disponiendo en este momento de un nuevo borrador de ley de bases de recursos minerales que está en tramitación interna dentro del departamento. Una vez finalizado será estudiado por un grupo de trabajo integrado por representantes de todos los sectores implicados, con el fin de obtener un documento lo más consensuado posible.

La tercera política horizontal, que es la de explotación minera, se considera un elemento fundamental de la política minera del Ministerio. Es objetivo prioritario del Estado el potenciar la búsqueda de recursos minerales que se pueden extraer a niveles de coste y competitivos en los mercados internacionales. Por ello continuaremos destinado parte del presupuesto a la investigación minera de diversas formas, elaborando junto con el Instituto Tecnológico Geominero de España la infraestructura geológico-minera, investigando directamente en nuestro subsuelo en los recintos delimitados por las reservas estatales y concediendo ayudas y subvenciones a la iniciativa privada.

Por lo que se refiere a la infraestructura geológico-minera, el Estado participa a través del Instituto Geominero, el ITGE, que realiza en las etapas previas de prospección infraestructural determinadas fases de la investigación minera. Actualmente en dicho organismo, que ha pasado a depender del Ministerio de Medio Ambiente por un decreto del año 1996, de común acuerdo con la Dirección de Minas, se ha establecido un convenio marco que regula las líneas generales de relaciones entre los dos organismos y convenios específicos para la realización de proyectos concretos, estando previsto iniciar en este año 1999 la actualización del inventario nacional de balsas, la realización de cartografía metalogenética a escala 1-200.000, en concreto las hojas 11 y 36 de dicha cartografía, y la realización de un inventario de arcillas especiales, configurando éste uno de los grupos con más expectativas de futuro dentro de esos

minerales; todo ello por un importe de 60 millones de pesetas, que sale del presupuesto de la Dirección General de Minas en su integridad.

Fruto también de la colaboración con el ITGE y del apoyo prestado por la Dirección de Minas a las zonas con más alto potencial minero del país, concretamente a la faja pirítica, ha sido la realización del proyecto de exploración aeromagnética y redométrica de la faja pirítica ibérica y áreas limítrofes realizado junto con el Instituto. Dicho proyecto finalizó su fase de vuelos y elaboración de datos y ya se han distribuido entre las empresas hace poco los resultados obtenidos. Este trabajo servirá como elemento infraestructural básico para facilitar las labores de investigación tendentes al descubrimiento de nuevos yacimientos.

Como ya se ha indicado también, en este año está prevista la continuación de los trabajos de Agua Blanca y, como también hemos mencionado, la acción directa del Estado en exploración minera se centra en las reservas del Estado con proyectos de exploración en los que se pueden realizar inversiones de dos tipos: por un lado, proyectos en reservas del Estado en fase de realización, y que conviene evolucionar en su desarrollo, y, por otro, en proyectos de exploración sobre grandes unidades metalogenéticas de elevado potencial minero.

En relación con los primeros, la política desarrollada por la Dirección General de Minas en los últimos años ha sido de clara regresión, después de unos años de participación intensa del sector público a través de las reservas del Estado y mediante el Instituto Tecnológico Geominero y la Empresa Nacional Adaro, actualmente en liquidación, y en desarrollo del Plan nacional de abastecimiento de materias primas mineras que, aprobado por el Gobierno a finales del año 1978, estuvo operativo hasta el año 1985. Por tanto, una vez finalizado el referido plan y los proyectos emprendidos al amparo del mismo, el Ministerio de Industria y Energía ha procedido de una manera progresiva al levantamiento de las zonas de reserva que se establecieron en su día y, en consecuencia, de la puesta a disposición de los terrenos afectados en manos privadas, de acuerdo con las transferencias efectuadas a las comunidades autónomas. Como dato significativo puedo mencionar que las 130 zonas de reserva que existían en mayo de 1990 se han reducido a las ocho que existen únicamente en la actualidad.

En la otra política horizontal, la de investigación y desarrollo, la investigación de nuevos métodos de laboreo, de innovadores procesos y tecnologías de tratamiento para la obtención de metales que hagan factible la explotación de recursos hasta el presente no explotables con las tecnologías disponibles, que aumenten la rentabilidad de los proyectos mineros y respeten el medio natural, son actividades prioritarias dentro de la política minera de la Dirección General de Minas. En este sentido, la orden ya mencionada de abril de 1997 otorga subvenciones a los proyectos de investigación y desarrollo de la minería no energética.

En otra política horizontal, que es la de fomento de la minería, continuaremos las medidas de fomento de la minería con las siguientes líneas de actuación: el factor de agotamiento y la línea especial de investigación minera, LEIM. En este sentido, el factor de agotamiento, regulado por la ley de diciembre de 1995 del Impuesto sobre sociedades, estimula la exploración e investigación minera a tra-

vés de desgravaciones fiscales. La Dirección de Minas complementa lo anterior con la declaración de materias primas y minerales y actividades con ellas relacionadas calificadas como prioritarias, estando actualmente en vigor hasta el final de 1999 el real decreto de 1998.

La ley establece que la provisión del factor de agotamiento es para empresas con explotaciones mineras de recursos mineros calificados como prioritarios por el decreto anterior. Como ustedes saben, estos fondos pueden proceder de la deducción de la base imponible del impuesto sobre sociedades hasta un máximo del 30 por ciento o para las materias primas minerales declaradas prioritarias hasta el 15 por ciento del valor de los minerales vendidos. Se permite la aplicación de esos fondos en dos tipos de actividades: por un lado, las relativas a explotación, investigación y desarrollo de todo tipo de yacimientos minerales y, por otro, la suscripción o adquisición de acciones de otras sociedades, excluyendo las inversiones en empresas y yacimientos de carbón.

Otra medida de fomento de la minería, como decía, la segunda, es la línea especial de investigación minera (LEIM), que es una línea definida como de capital-riesgo, y su creación por el Ministerio de Industria y Energía en julio de 1985 fue una alternativa a las subvenciones otorgadas por la misma a la inversión en investigación minera, permitiendo el retorno de los apoyos financieros positivos.

Dentro de la política horizontal de ayudas a la inversión, ya lo he mencionado al hablar de las políticas sectoriales, porque se centra en la orden vigente de abril de 1997, por la que se regula la concesión de ayudas a la exploración, I+D, explotación, seguridad minera y medio ambiente, en el ejercicio de 1998 se otorgaron ayudas por un importe total de 1.166 millones de pesetas, distribuidas en: 147 en exploración, 125 en I+D, 90 en seguridad minera, 23 en medio ambiente y 781 en explotación y beneficio.

La penúltima política horizontal es la de seguridad minera. En este sentido los respectivos reales decretos de transferencia y de funciones a las comunidades autónomas encomiendan a estas las funciones y servicios que hasta entonces ejercía el Ministerio de Industria y Energía en relación con la inspección y vigilancia de los trabajos de explotación de minas y los servicios de reglamento de policía minera, así como la potestad sancionadora.

La Administración considera prioritaria la mejora de la seguridad en las labores mineras, y por este motivo el Ministerio coordina y colabora con las comunidades autónomas en una serie de medidas arbitradas en el marco establecido por el Reglamento general de normas básicas de seguridad minera e instrucciones técnicas complementarias que lo desarrollan, dirigidas a lograr disminuir el número y frecuencia de los accidentes mineros, normas que se discuten en el seno de la Comisión de Seguridad Minera.

En la actualidad la Dirección de Minas ha puesto en marcha durante el año 1998 distintas líneas de actuación, contenidas en el Plan de seguridad minera aprobado en diciembre de 1997, contando para ello con un presupuesto de 1.000 millones de pesetas. En el presente ejercicio del año 1999, y tramitando una nueva orden ministerial específica que regule las dotaciones de las referidas líneas de actuación con contenido económico y que entre en vigor en este año, seguiremos aplicando la orden ministerial de ayu-

das a la minería no energética que está en vigor para los proyectos de inversión en seguridad minera.

También hay que destacar en el aspecto normativo que por el decreto de septiembre del año 1997 se aprobaron las disposiciones mínimas destinadas a proteger la seguridad y salud de los trabajadores en las actividades mineras que traspone la Directiva 92/104 de la Unión Europea, en el marco de la Ley de Prevención de riesgos laborales.

Como línea principal de desarrollo del nuevo Plan de seguridad minera está la de actualizar la normativa existente. En este sentido, el Reglamento general de normas básicas de seguridad minera e instrucciones técnicas de desarrollo del mismo deberá adaptarse al real decreto anterior a las nuevas normativas o prevención de riesgos laborales, así como a otras disposiciones de aplicación. Por ello, en el seno de la Comisión de Seguridad Minera se han constituido diez grupos de trabajo que están acometiendo esta compleja tarea y en la que están interviniendo más de cien especialistas en estos momentos.

En el tema de explosivos, otra política horizontal, la larga duración de la vigencia del Reglamento de explosivos, que era del año 1978, en paralelo con las transformaciones administrativas, económicas y técnicas producidas desde ese mismo año en que fue promulgado hasta el presente, hicieron notoria la necesidad de una revisión global de dicho reglamento, incorporando tales modificaciones y adaptando el nuevo texto a las disposiciones legales últimamente aprobadas. En efecto, éstas se refieren a la Directiva 93/15 de la Unión Europea, relativa a la normalización de las disposiciones sobre la puesta en el mercado y el control de los explosivos con fines civiles, a la Ley orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la seguridad ciudadana, que ha desarrollado la competencia del Estado en materia de explosivos reconocida en la Constitución española de 1978, y a otras disposiciones de aplicación en materia de seguridad, cartuchería y pirotecnia. Después de una larga y compleja tramitación, el Consejo de Ministros de febrero del año 1998 aprobó el nuevo Reglamento de explosivos, publicado en el mes de marzo, que entró en vigor a los sesenta días de esta fecha, es decir, el 12 de junio de 1998.

Una última y brevísima referencia a relaciones internacionales, donde la actuación de la Dirección General de Minas se da en tres niveles diferentes: primero, a nivel de la Comisión de la Unión Europea, y esto en dos vertientes, minería del carbón y minería no energética, así como cuestiones de seguridad minera y explosivos; otras actuaciones se dan en el nivel de Naciones Unidas, correspondiendo las cuestiones de carbón al grupo CEPE (Cooperación Económica para Europa), y la de minería no energética en la Unctad. Se actúa también como asesores del Ministerio de Trabajo en la OIT en lo relativo a cuestiones de seguridad minera; y, finalmente, con los grupos internacionales del estudio del cobre, del plomo y del cinc.

Por lo que respecta a la segunda comparecencia objeto de hoy, para informar de las gestiones realizadas o por realizar en relación con la rescisión de contratos de catorce trabajadores de la empresa minera Coto Minero Jove, así como para informar de las medidas que piensa adoptar el Miner en relación con las ayudas públicas que percibe esta empresa ligada al Plan del carbón y, por tanto, al manteni-

miento del empleo y la producción, primero he de aclarar que cuando hablemos de la empresa estamos hablando de Coto Minero Jove, que es el resultado de la fusión por absorción de Jovesa e Incasa, dos empresas mineras de la cuenca central asturiana.

La primera relación de la Dirección de Minas con el conflicto que aquí se plantea, que es objeto de la intervención, fue el 30 de octubre del año 1998 en Mieres, con motivo del acto de colocación de la primera piedra de la universidad y en el que hubo una manifestación de trabajadores que estaban protestando ante el Principado de Asturias por la situación laboral que se había creado en la empresa pocos días antes, con la rescisión de contratos por parte del empresario a catorce trabajadores, primero a ocho y luego a cuatro. En aquel momento, y puesto que los trabajadores estaban acompañados de dirigentes sindicales que yo conocía, se me pidió que hablara con ellos. Lo hice y me ofrecí a hablar con el empresario, un poco como mediadora, teniendo en cuenta que los trabajadores en aquel momento yo entendía que tenía razón: básicamente el empresario se había comprometido en el momento de realizar esta fusión al mantenimiento del empleo en la empresa y esto parecía que no se había producido.

En función de ese compromiso, el 12 de noviembre del año 1998 mantuve una reunión en la Dirección General de Minas con el empresario, señor Cachero, con el director general de Minas del Principado de Asturias, con el director de la empresa y con el director facultativo para clarificar tanto la posición del Ministerio como la de la empresa, que negó tener ningún compromiso de mantenimiento del empleo. Se le recordó que en aquel momento la fusión y la autorización por parte de la Dirección de Minas del traspaso de la producción y ayudas de Incasa a Jovesa y, en definitiva, Coto Minero Jove, tenía por objeto consolidar la empresa Jovesa y evitar el cierre de Incasa, que en aquel momento estaba en situación difícil.

Las explicaciones del empresario fueron muy confusas, tanto sobre la situación de los catorce trabajadores como sobre su supuesto compromiso. A estas explicaciones confusas siguió un fax al día siguiente, 13 de noviembre de 1998, del que querría leerles, señorías, la última frase, porque es bastante ilustrativa. Después de unas explicaciones tremendamente confusas, sigo diciendo, sobre los catorce trabajadores que tenían finalizado sus contratos por fin de la obra, porque eran contratos de obra, añade una última frase: Respecto a los compromisos políticos a que se llegaron el 15 de enero de 1998, de una parte por la dirección de la Compañía Minera Jove y de la obra por el director regional de Industria y el consejero de Economía de este Principado, fueron: uno, condonar todas las deudas contraídas por Industrias y Carbones Asturianos, Incasa, tanto en Hacienda como en Seguridad Social. Dos, creación de una nueva empresa que absorbiese a la Compañía Minera Jove e Industrias y Carbones Asturianos, es decir, a Jovesa y a Incasa. Tres, mantener el empleo. Sigue diciendo el empresario: Por supuesto, estos acuerdos fueron verbales, no fueron cumplidos por parte de las administraciones competentes, en este caso el Principado, que es la única a la que hace mención.

Una vez realizada la operación de fusión por absorción, la empresa no disminuyó su plantilla, sino que la aumentó

con la esperanza de que por parte de las administraciones pertinentes se culminaran los acuerdos a los cuales se llegaron antes de la compra de Industrias y Carbones Asturianos, Sociedad Anónima. A pesar de ello, la empresa sostiene que si se cumple la promesa de condonar las deudas de Hacienda y Seguridad Social, esta empresa aceptaría admitir a los catorce trabajadores cuyos contratos por obra fueron extinguidos por acabarse la obra. En otro caso, a esta empresa no le consta que hubiese otros condicionantes ni acuerdos para la realización de la fusión por absorción.

El 13 de noviembre del año 1998, el mismo día que recibo el fax, mantengo una nueva reunión con el comité de empresa y con los sindicatos para comentarles la reunión del día anterior con el empresario e intentar aclarar en detalle la situación de los catorce trabajadores a los que se había rescindido el contrato por no haber entendido, como dije antes, las explicaciones tan confusas que daba el empresario.

El 25 de noviembre del año 1998 mantengo una reunión con el Principado de Asturias, en la figura de su consejero de Industria, para aclarar las posiciones del Ministerio y del Principado. El consejero queda en llevar este tema al Parlamento de Asturias en una comparecencia que iba a tener lugar exactamente el viernes siguiente al de esta reunión que fue el 25 de noviembre.

El 27 de noviembre del año 1998 mantengo una nueva reunión con el comité de empresa y con los sindicatos para informar de la reunión con el consejero del Principado.

El 10 de diciembre del año 1998 tengo un nuevo encuentro, más que reunión, con el comité y los sindicatos a la entrada del pozo Samuño en Hunosa cuando voy a visitarlo. En esa reunión les comento que estoy esperando noticias de la mediación del Principado.

El 10 de diciembre del año 1998, el mismo día de la visita al pozo de Samuño, mantengo una reunión en el aeropuerto de Oviedo, a las nueve de la noche, con el representante del Principado y el abogado del señor Cachero explorando algunos intentos de solución que luego no se confirman por parte del abogado del empresario.

El 15 de diciembre del año 1998 mantengo una nueva reunión con el comité de empresa y los sindicatos para informar sobre la posible solución ofrecida por el abogado —que era entonces el abogado del empresario—, ofrecimiento de solución que finalmente no se confirma. Lo que quería en esa reunión era recabar la opinión del comité de empresa y de los sindicatos sobre la posible solución ofrecida por el abogado del señor Cachero que luego éste no confirma.

El 23 de diciembre del año 1998 nueva reunión en la Secretaría de Estado, esta vez con el secretario de Estado, el comité de empresa y los sindicatos para intentar que las personas de la empresa que estaban acampadas en Oviedo ante la Consejería del Principado puedan levantar las tiendas y pasar las Navidades en casa, comprometiéndose el secretario de Estado a verse con el representante del Principado para procurar arreglar el problema. Se intenta tener una reunión para el 27 ó 28 de diciembre, que no es posible por problemas de agenda del consejero y tampoco es posible a primeros de enero por problemas de agenda del secretario de Estado, con lo cual se fijó para el 8 de enero.

El 8 de enero del año 1999 tenemos una nueva reunión en la Secretaría de Estado con el consejero del Principado y su director general, en la que nos comprometemos cada parte a hacer gestiones con la empresa y con el comité y los sindicatos en el ánimo de encontrar una solución.

El 12 de enero del año 1999 el secretario de Estado y la directora general reciben al señor Cachero y se le ofrecen distintas alternativas, estando en el ánimo de todos buscar una solución. El empresario se cierra en banda a cualquier solución que no sea la de admitir cuatro trabajadores en un primer momento, cuatro dicen que tienen que ir a Hunosa y cuatro no se muestra en absoluto dispuesto a readmitirlos. De los catorce habíamos pasado a doce, ya que uno ya había entrado en Hunosa porque tenía derecho y que otro la verdad es que no se habla porque teníamos trece en aquel momento.

En esa reunión el secretario de Estado advierte al empresario que los intentos de mediación del Ministerio no tienen por objeto más que regularizar el funcionamiento de la empresa, es decir, volver a la actividad normal de la empresa, de manera que pueda mantener las ayudas, porque parece, le decimos, que sea difícil que pueda recibir ayudas una empresa que no está en funcionamiento y puesto que las ayudas a las compañías mineras se definen como ayudas al funcionamiento y no ayudas al suministro de carbón en último término, no sería fácil que siguiera recibiendo ayudas de persistir la situación de anormalidad y de inactividad de la empresa.

El 12 de enero del año 1999, inmediatamente después de la reunión con el empresario, nos reunimos con sindicatos y comité por la mañana, reunión en la que los trabajadores y sindicatos no aceptan ninguna otra solución que no sea la readmisión inmediata de los trece trabajadores que están pendientes.

El 12 de enero del año 1999, es decir, ese mismo día pero por la tarde, tenemos una nueva reunión con sindicatos y comité a la que intentamos convocar al empresario para tener una reunión a tres bandas, pero el empresario que había prometido tener el móvil conectado no lo tuvo y fue imposible contactar con él. En medio de la reunión llamó su director general y se le pidió que al día siguiente se pusiera en contacto con nosotros, cosa que no hizo.

El 28 de enero del año 1999, y después de una serie de declaraciones del empresario en la prensa acusando al Ministerio de chantaje en relación con las ayudas, éste llama al Ministerio y pide una reunión que se celebra el 28 de enero del año 1999, en mi despacho, en la Dirección de Minas. En esa reunión el empresario, que viene con seis personas más, de ellas tres abogados, si no recuerdo mal, pide de hecho a la directora general que resuelva el tema con una especie de laudo arbitral. El término es mío, no es de él, pero en definitiva lo que me está pidiendo es que yo llegue a una solución y se la imponga a las dos partes, solución en la que me pide que cada uno se deje algo, es decir, deje alguna pluma.

El 10 de febrero del año 1999 tengo una nueva reunión con los sindicatos para contar la reunión del 28 de enero con el señor Cachero e intenta buscar alguna solución que no sea de las que hubiéramos contemplado hasta el momento, y los sindicatos y el comité de empresa vuelven a manifestar su desacuerdo con cualquier otra solución que

no sea la de todo o nada, es decir, los trece readmitidos o ninguna otra solución es posible.

Finalmente, de forma sorprendente he de decir, en una reunión que mantienen el 22 de febrero de este año los sindicatos y el comité de empresa con el Principado y con el empresario se alcanza un acuerdo que a mí me sorprende, no voy a darle otra calificación, y que me van a permitir SS.SS. que lo sea porque es muy corto. El acuerdo dice: En Oviedo, a 22 de febrero de 1999, en la sede de la Consejería de Economía del Principado de Asturias se reúnen, en presencia del consejero de Economía, don José Antonio González García-Portilla, don Rodolfo Cachero, como máximo representante de la empresa Coto Minero Jove; don José Moro, presidente del comité de empresa de dicha empresa; don José Ángel Fernández Villa, secretario general del Soma-FIA-UGT; y don Antonio González Hevia, secretario general de la Federación Regional Minerometalúrgica de Comisiones Obreras. Los reunidos, por unanimidad, acuerdan: 1.—Es opinión unánime de todos los firmantes la normalización del trabajo de la empresa con fecha 11 de marzo de 1999. 2.—La no discriminación de los trabajadores actualmente fuera de la empresa en su reincorporación a la misma. 3.—En el más breve plazo posible a partir de la citada normalización la empresa y los representantes sindicales iniciarán conversaciones para establecer un calendario de incorporaciones del máximo número de trabajadores, de acuerdo con las necesidades de la empresa. 4.—En el momento en que se produzca la normalización se fijará el número y el plazo de las primeras incorporaciones.

Como SS.SS. podrán rápidamente comprobar, hay una aparente y evidente contradicción entre los puntos 2 y 3; se habla de la no discriminación de trabajadores y a la vez de incorporar el máximo número de trabajadores. He de decir que la noticia del acuerdo me la da el 23 de febrero del año 1999 el señor Cachero, en una conversación telefónica, donde no es capaz de decirme que va a admitir a los 13 trabajadores.

Al margen de todas estas reuniones, que creo que he relatado con bastante detalle a SS.SS., he de decir que además hemos mantenido innumerables conversaciones telefónicas con el Principado, con los sindicatos, con el delegado de Trabajo en Oviedo, con la directora general de Trabajo en Madrid, con el ánimo de buscar una solución para aquellas personas que llevaban en huelga y sin percibir salario desde el mes de octubre, con el abogado del señor Cachero, etcétera. También, en medio de este proceso, con fecha 23 de diciembre del año 1998, la Dirección General envió una inspección a la empresa para comprobar si había alguna irregularidad en el suministro de carbón, y el 29 de diciembre de 1998 solicité al Principado, por vía de su director general, que realizara una inspección de seguridad minera al haber tenido denuncias por parte de los sindicatos de que podía haber irregularidades en materia de seguridad en la mina que en aquel momento estaba inactiva.

Me parece que con la información que he facilitado contesto a la pregunta de todas las gestiones que se han realizado desde el Ministerio y el problema de las ayudas.

El señor **PRESIDENTE**: En relación con la primera comparecencia, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Barrero.

El señor **BARRERO LÓPEZ**: Voy a intentar ser lo más breve posible porque hay que respetar un poco el que la hora sea seguramente inadecuada.

Yo quisiera, aparte de agradecer a la directora general su presencia en esta Comisión, de la que por cierto yo no formo parte y quiero advertirlo, explicar el porqué de la comparecencia. Digo esto porque me da la impresión de que la directora general, seguramente porque la transcripción de la comparecencia es amplia, ha hecho una especie de informe, por cierto exactamente el mismo que presentó el 12 de marzo de 1998 en el Senado, acerca de las posibilidades normativas y las intenciones que la Dirección General de Minas tiene para solucionar los problemas, por cierto gravísimos en algunos casos, y de manera fundamental en la minería metálica, que es la que más me preocupa y quiero explicárselo a la directora general.

Soy parlamentario por Huelva y, desde hace tiempo, una serie de parlamentarios, senadores y diputados, preocupados por la situación crítica —que la señora directora general conoce porque ha estado en la zona— por la que atraviesan las comarcas de El Andévalo, comarcas, en su momento, con un monocultivo fundamentalmente pirítico, por responsabilidad, estamos haciendo una batería de preguntas, de interpelaciones, de proposiciones no de ley, en la confianza de que den como resultado que el Gobierno de Madrid tome alguna iniciativa para evitar los, insisto, gravísimos problemas por los que pasa una comarca que estaba sujeta a un monocultivo, el pirítico, que ha visto cómo se cerraban minas, que ha visto cómo el deterioro medioambiental que la producción minera producía en su momento no ha sido compensado con dinero público, que ha visto cómo las infraestructuras, tan deterioradas —los volquetes, etcétera; la directora general de Minas conoce bien el tema—, no han sido repuestas y, por tanto, cualquier inversión alternativa es enormemente complicada si no tiene algún estímulo de carácter público. Y no hablo —esto lo ha comentado también la señora directora general— de la baja en la cotización de productos como el cobre, que hacen realmente difícil el sostenimiento de determinadas minas, algunas simbólicas en la zona, como es la de Ríotinto, empresa simbólica, histórica, que ha representado muchísimo en la zona. Son, insisto, zonas críticas, con niveles de desempleo superiores incluso al 50 por ciento y no es ninguna broma. Poblados como el de Calañas, que dependían de estas minas, cuando cierran se quedan sin trabajo y sin posibilidad alguna de otra alternativa a no ser que se les ayude. Esto, señora directora general, es lo que venimos haciendo desde hace años y se podrá decir lo que se quiera, apelar al pasado a las competencias, etcétera, pero estamos en el día de hoy, en el año 1999, han pasado una serie de iniciativas, una en el Senado el 23 de abril de 1997, en relación con la cual el ministro Piqué sostenía que, efectivamente, las dificultades y la situación delicada de la zona eran evidentes y que él se comprometía a estudiar desarrollos alternativos —estoy leyendo, señora directora general— para las comarcas mineras que no estuvieran centradas en la minería del carbón, etcétera. Es

decir, lo que hoy estamos pidiendo con la minería metálica y demás. Se han remitido algunos borradores, proyectos por parte de diputaciones provinciales para hacer buenas las intenciones del señor ministro de Industria, pero parece que no han tenido resultado alguno ya que el paro sigue creciendo. El día 7 de octubre de 1997 —es 1997, no 1998—, y la señora directora general ha tenido ocasión de referirse a ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta una moción en el Senado, que es apoyada por Convergència i Unió y sale triunfante, pero qué no gusta excesivamente al Gobierno. Después se presenta otra del Grupo Parlamentario Popular —ésta sí triunfa—, en la que se viene a decir que el Parlamento inste al Gobierno para que se haga una comisión entre administraciones, sindicatos, etcétera, que busque medidas reales de alternativa a la producción que hay en esas zonas. Creo que no me estoy confundido en este tema y en estos datos.

Hoy, año y medio después, la señora directora general nos anuncia que está dispuesta a preparar una orden —esto lo he cogido literalmente, pero si me equivoco después me corrige— que haga posible ir paliando la angustia, la ansiedad por la que pasan estas comarcas; año y medio después no sabemos cómo va a ser la orden. Si he entendido mal, la señora directora general puede rectificar o decir en términos concretos qué va a significar, es decir, qué le puedo decir yo el jueves por la tarde a la gente que espera en las comarcas para cubrir y compensar sus angustias como correcto mandatario de la Dirección General de Minas. ¿Qué le puedo decir? ¿Que van a elaborar una orden para ver si la comisión empieza a funcionar, etcétera?

En el Congreso el 27 de mayo de 1998, en este despliegue parlamentario que no busca ningún tipo de desgaste, señora directora general, sino intentar que no haya suspensiones de pagos como la de Río Tinto, SAL de hace cinco meses, a la que no hemos llegado a tiempo, presentábamos a debate una proporción no de ley buscando este tipo de soluciones, y fue rechazada por el Grupo Parlamentario Popular de manera destacada. Nos quedamos solos. Las comarcas siguen deteriorándose porque no hay otra alternativa que no sea el estímulo a través de fondos públicos para crear otro tipo de producto o hacer viable el que existe, la pirita. Frente a ello, señora directora general, la prensa, los medios de comunicación, mi propio grupo, han desatado actitudes —por llamarlas así— del Ministerio acerca de subvenciones que parece que no son del todo legales; no son todos los legales que quisiéramos, y le habla un jurista, modesto, pero jurista. Comprenderá usted el nivel de escándalo que significa para esta comarca que todavía no han recibido el dinero que les ayude a salir adelante, porque ellos no son protagonistas de su historia, ellos no abrieron minas ni rompieron el medio ambiente ni deterioraron las infraestructuras, cuando escuchan en los medios de comunicación que determinadas subvenciones van destinadas a otros sectores y no a aquellos a los que deberían ir destinadas; o cuando se comprueba que en el presupuesto de 1998 había 1.200 millones —si estos datos no son correctos usted, sin duda, tendrá ocasión de corregirlos— para la minería no energética de los que sólo se han gastado 300 millones, por tanto, no se ha gastado un 75 por ciento. No sabemos en qué se han gastado y hay sospechas —no quiero crear aquí juicios de intenciones porque

tengo un claro y conocido respeto por el Estado de derecho— de que reciban las ayudas empresas como la de Arenas de Bobia, del señor Pérez Villar, —usted tiene ahora ocasión de decir si sí o si no— y hay gente en la comarca de El Andévalo, a la que yo modestamente represento en este Parlamento, que se siente escandalizada cuando escucha esto en los medios de comunicación.

Termino, señora directora general. A mi entender, se está haciendo un doble discurso, el que usted viene dando, de tipo informativo más que otra cosa, a usted le toca comerse este marrón, como se dice, porque el Partido Popular promete créditos ICO para Ríotinto, SAL, por valor de 1.000 millones de pesetas que no han aparecido; hoy tiene usted también la posibilidad de informarnos sobre eso. Dinero a través de incentivos, 1.700 millones de pesetas para los temas medioambientales de Tejoneras, de los que usted tiene conocimiento; buena ocasión es hoy de decirnos si van a ir allí o no. Después está el discurso de Madrid, que no sé si les va a ayudar a ustedes, un discurso que se hace más atractivo en pleno período preelectoral, que hace el Partido Popular y que no se corresponde con el discurso que usted da en esta Comisión.

Ahora voy a plantearle algunas preguntas concretas. Ya le he pedido que no explique por qué se devuelve el 75 por ciento de los 1.200 millones presupuestados en 1998 para minería no energética, y quisiera saber en qué se gastaron los 300 millones. Como sé que S.S., tiene un buen conocimiento de los datos, le pregunto qué inversiones hay en 1999 para la minería metálica, por ejemplo, para la pirita, fundamentalmente para Sevilla y Huelva. ¿Se invierte algo en la zona pirítica más importante de España, la comarca de El Andévalo, en la provincia de Huelva, en 1999? ¿Dónde se invierte? Esos créditos y ayudas que han sido anunciados y que usted conoce, como el crédito ICO o la ayuda a Tejoneras, 1.000 millones en un caso y 1.700 millones en otro, que hubieran podido evitar la suspensión de pago de Río Tinto Sal, señora directora general, ¿se van a conceder? ¿Cuándo? ¿Podría decirme —si no no tendría ningún inconveniente en esperar que lo hiciera por escrito—, señora directora general, qué subvenciones se han aprobado en 1998, a consecuencia de la normativa sobre incentivos a la que usted ha apelado en más de una ocasión, en Andalucía y en Huelva concretamente para la zona pirítica? Ha hablado usted de la planta hidrometalúrgica, para la cual también en los presupuestos de 1998 la Junta de Andalucía había asignado un dinero que, junto con el que pudiera aportar Madrid, más las empresas portuguesas, Ríotinto, etcétera, harían posible una planta de experimentación de la que usted ha dado cuenta. Pero ha dado cuenta también en el año 1998 de la misma. La pregunta es, por lo tanto: ¿Es posible? ¿Cuándo? ¿Es este año cuando se van a iniciar ya los trabajos de construcción de esta planta?

Por supuesto, me reservo cualquier otra pregunta que me permita, señora directora general, ir a la comarca que represento con un poco más de ánimo, para que sepan estos ciudadanos que su nivel de desempleo va a bajar y su capacidad para ilusionarse por el futuro se va a incrementar, porque a eso iba dedicada la comparecencia.

Muchas gracias, en todo caso, por la información que ha dado, señora directora general.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora directora general para acabar este tema.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE MINAS** (Sendín de Cáceres): Lo siento por ustedes porque han aguantado un rollo que podíamos haber evitado. Sí a mí me dirigen o me orientan la pregunta hacia la minería metálica...

El señor **PRESIDENTE**: Señora directora general, también usted ha esperado mucho tiempo porque hemos ido muy lentos en las otras comparecencias. Unos por otros.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE MINAS** (Sendín de Cáceres): Pero con eso ya contábamos.

Quiero decir que si hubiera sabido que la pregunta iba orientada a la minería metálica, diputado, hubiera contestado mucho más directamente.

He dicho que muchas de estas cosas ya las había contestado antes. Tiene usted toda la razón. Aparte de esto, si lo conté en marzo es porque es lo que hay, no me puede inventar cosas nuevas. Pero, en fin, estoy segura de que ustedes se hubieran ahorrado, con mucha alegría, el tiempo de oír esto.

Me va a permitir un primer comentario. La cuestión es si la minería metálica tiene o no un problema y si es estructural o coyuntural. Eso es muy importante a la hora de fijar unas medidas para solucionarlo. Tanto el Ministerio como los integrantes del comité de la faja pirítica hemos tenido ocasión de discutir esto mismo es una reunión que celebramos hace escasamente dos o tres semanas, no recuerdo ahora mismo el día, en la que yo planteé esta misma cuestión. Es la crisis de la faja pirítica, de la minería metálica, en definitiva es faja pirítica y algo más en Asturiana de zinc y el oro en el río Narcea. ¿Es una crisis coyuntural o es una crisis estructural? Todos sabemos que la crisis del carbón es estructural y una crisis estructural requiere medidas estructurales, pero una crisis coyuntural requiera medidas distintas.

Lo que sí le puede decir es que los expertos reunidos en la mesa -yo no me considero una experta en minería, no soy ingeniero de minas- llegamos todos a la conclusión de que es una crisis coyuntural y que quizás merezcan la pena también medidas de tipo coyuntural, no sólo estructural. Es únicamente una reflexión en voz alta. Lo decía por lo de la caída de las cotizaciones, que todos sabemos que en este momento es el problema fundamental, junto con otros de tipo más bien medioambiental de la faja pirítica.

Usted me hablaba de Minas de Río Tinto. Minas de Río Tinto tiene un problema absolutamente coyuntural. En la medida en que estando el precio del cobre en 1.600 dólares por tonelada, Minas de Río Tinto no tiene nada que hacer. Minas de Río Tinto puede empezar a ver números íntegros a partir de 1.900 dólares por tonelada y francamente beneficios a partir de 2.000 dólares por tonelada. Pero en la situación actual de 1.590-1.600 dólares por tonelada, Minas de Río Tinto tiene poco que hacer, y de eso son perfectamente conscientes la empresa y los trabajadores. Por eso están intentando buscar una solución del tipo de sus-

pensión de pagos, lamentablemente, con el ánimo de ir tirando.

Tengo que decirle que desde la Dirección General hemos intentado ayudar a Minas de Río Tinto cuando ha sido el caso, siempre que hemos podido. Hace unos meses, en una situación previa a la de suspensión de pagos actual, Minas de Río Tinto solicitó al Ministerio el pago -no voy a decir anticipado, pero sí acelerar el pago- de unas subvenciones prometidas el año anterior que estaban pendientes en la Intervención de nuestro Ministerio y en la del de Economía. Hicimos la gestión con sumo gusto con otros ministerio, como el de Economía, porque sabíamos que la situación de Minas de Río Tinto era crítica. Minas de Río Tinto tiene, como digo, el problema de la caída de la cotización, en la que poco puede hacer nadie.

Con respecto al crédito del ICO -aquí salto un poco y luego volveré a las preguntas anteriores-, el Ministerio presentó un informe a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos -no le puedo decir ahora misma la fecha que sé que está en la mesa de la Comisión Delegada, donde el Ministerio de Industria explicaba claramente cuál era el problema de Río Tinto e insistía en que era un problema cíclico y coyuntural, por lo que quizá con alguna ayuda puntual podría salir del bache actual.

Con respecto a las ayudas para Tejoneras, entiendo que son para la recuperación de las escombreras, sin o recuerdo mal. Aquí también hemos hecho alguna gestión con el Ministerio de Economía, porque este proyecto se ha presentado a la Unión Europea, y lo que sí le puedo decir es que de las gestiones que hemos realizado sabemos que está parado o en análisis en la Unión Europea por el problema de la definición de residuos mineros, tóxicos, peligrosos, no tóxicos, no peligrosos, inertes, no inertes, que está ahora mismo en discusión en la directiva sobre residuos en la Unión Europea. Por tanto, la propia Unión Europea entiende que en estos momentos no puede tomar una decisión sobre esta ayuda, hasta tanto no se defina y clarifique el problema de los residuos mineros.

Volviendo a sus preguntas y con un poco de orden, me temo, señor diputado, que mi información aquí es correcta. Me he podido equivocar en muchas cosas y tal vez he dicho cosas o dado fechas que no eran correctas, pero la moción que le comentaba sí es de noviembre del 1998. Sí recuerdo que hubo otra en el año 1997, pero en este momento yo le estaba comentando la del año 1998, de noviembre, creo que la fecha del día 12 también es correcta, y se trataba de una moción del Grupo Popular, por cuya aprobación se proponía instar el Gobierno a que, en colaboración con las comunidades autónomas afectadas y los agentes sociales, se inicien los trabajos para la elaboración de un plan de reindustrialización y desarrollo económico en las cuencas mineras metálicas. Y yo seguía diciendo que, en este sentido, el Ministerio de Industria -y quiero decir que es la Dirección General de Industria y Tecnología, no la de Minas-, con cargo a la orden de convocatoria de ayudas para actuaciones de reindustrialización, había incorporado la inclusión de las zonas afectadas por ajustes o reestructuración de empresas de minería metálica. Por tanto ésta era la forma de contestar a la moción. De entrada, se incluyen estas zonas, que no lo estaban, en la orden de ayudas a la reindustrialización, que son ayudas -como S.S. sabe y yo

no lo conozco en detalle porque no corresponde a mi Dirección General- destinadas a aquellas zonas que están afectadas por reestructuraciones distintas. Y se incluyó la zona de la minería metálica, que no lo estaba antes.

Por tanto, S.S. me permitirá decirle que no es año y medio después, es unos meses después y la orden no es que se vaya a preparar sino que se está ya preparando. Me consta que ya hay un borrador en la Dirección General de Industria y Tecnología, pero lo que no quiero es extenderme en un tema que no conozco en detalle porque no es de mi competencia.

Su señoría me va a permitir un comentario casi de tipo personal, cuando hace alusión a que como jurista no considera convenientes los escándalos; evidentemente, ni yo tampoco -se lo digo con todo respeto, sin acritud ninguna-. Pero cuando usted mencionaba los escándalos en las noticias de prensa porque las subvenciones se destinaban a otros sectores, tengo que decirle que no, que estamos hablando de la orden de ayudas para promoción de proyectos empresariales en zonas mineras afectadas por la reestructuración del carbón, y es una orden cuyo objetivo es la promoción de industrias alternativas a la minería. Por tanto, lo que no podemos es darlas precisamente a industrias mineras de carbón. Es todo lo contrario, y de ahí viene la subvención a una empresa textil, que es lo que está subyaciendo, entiendo, en el fondo de la pregunta o del comentario de su señoría. Por tanto, no es que sea perfecto que sea una empresa textil, es que tiene que ser una empresa alternativa a minera, y a las que no podemos darlas es a mineras de ningún tipo.

Dice S.S. que de los 1.300 millones del presupuesto sólo hemos gastado 300. Aquí sí que tiene un pequeño error. He dicho que de la orden de ayudas a minería no energética, que son 1.000 millones de pesetas, -aunque luego, como tengo otro pequeño supuesto para I+D, si no lo he gastado, lo incorporo aquí-, en el año 1998 hemos otorgado ayudas por un importe total de 1.166 millones de pesetas, de las que 147 millones son en exploración, 125 millones en I+D, 90 millones en seguridad minera, 23 millones en medio ambiente y 781 en explotación-beneficio.

He de decir además que creo que el error de S.S. viene dato por el tema de seguridad minera, donde efectivamente, como nos faltaba una orden de ayudas, no hemos podido llegar a cubrir el presupuesto, cosa que no pasará este año, porque estamos ya tramitando la orden. He recibido ya de hecho las observaciones de sindicatos y empresarios a dicha orden, por lo que creo que ahí ha habido un error.

En todo caso, sí le voy a decir que, a la hora de repartir esta orden (los 1.166 millones en el año 1998 y creo recordar que fueron 1.200 y pico en el año 1997), por esta misma técnica, digamos, de coger de algunas otras partidas que no se han podido gastar, la minería metálica está priorizada, como me parece que he dicho durante la intervención. Esta orden se reparte de acuerdo con una criterios, que figuran en acta, que son conocidos y que he de decir que yo introduce porque antes no existían cuando se repartía la orden. Esos criterios son de tres tipos, es decir, la priorización en el reparto de ayudas de esta orden va por tres vías. En primer lugar, por zona geográfica. En este sentido, Andalucía está priorizada como la primera, pero por nivel de renta.

Hacemos un baremo en función del nivel de renta de las distintas zonas en las que hay minería, donde se producen proyectos con cargo a esta orden, y Andalucía está priorizada la primera. Por lo tanto, tiene ahí un plus de entrada. En segundo lugar, por tipo de minería. Le tengo que decir que la faja pirítica vuelve a estar priorizada por tipo de minería, precisamente por la situación de crisis que estaba atravesando. Esto se hacía en el reparto de 1997, no le hablo de 1998. Y en tercer lugar, se prioriza por tipo de proyecto. En este sentido, a mí siempre me ha parecido más importante que el Ministerio priorizara exploración sobre explotación pura y dura, que no es sino, con una pala, arrancar mineral de un yacimiento y llevárselo a un camión. Por lo tanto, nos parecía que exploración estaba en primer lugar; I+D, en segundo; seguridad minera, creo recordar que era en tercero; medio ambiente, en cuarto y, finalmente, explotación, en quinto. Por lo tanto, todos aquellos proyectos de la minería metálica de Andalucía (porque son de Andalucía, de faja pirítica y, además, con proyectos dirigidos a exploración) están absolutamente priorizados en el reparto de esas subvenciones. En todo caso, como el reparto de subvenciones es público y pública en el Boletín Oficial del Estado, S.S. tendrá oportunidad de conocerlo. Además, voy a hacer una gestión y, si se puede dar ya, no tengo el más mínimo inconveniente en dar ese reparto, para que se vea.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que vaya terminado.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE MINAS** (Sendín de Cáceres): Sólo dos comentarios.

Dice S.S. que con Arenas de Bobia, sí y con otros, no. No es así. Se ven todas las ayudas que se presentan a esta orden de minería no energética y las que cumplen, se aprueban. Esta es una ayuda, si no recuerdo mal, de 2.080.000 pesetas y está aprobada, junto con las demás. Al ser en León, al no ser minería metálica y al ser un proyecto de exploración, está priorizada con lo que le correspondía, pero es así como se hizo.

En cuanto a la planta hidrometalúrgica, yo no creo que se inicien los trabajos en el año 1999 porque, con el parón que tiene ahora mismo la actividad en Minas de Río Tinto, no creo que haya podido poner a punto, digamos, todo el proyecto de demostración de la planta hidrometalúrgica para llevarlo a cabo. De todas maneras, Minas de Río Tinto sabe, y la Junta de Andalucía también, que la Dirección de Minas apoyará el proyecto en tanto le sea posible. Para este año 1999, volvemos a tener 1.000 millones de presupuesto para la orden de minería no energética, con un único problema (del que yo quiero dejar constancia aquí; ya lo saben los integrantes de la faja pirítica), y es que, por un tema de intervención, tengo que dar este año ayudas con cargo a la orden del año pasado porque las empresas presentaron tarde los avales; problema que estoy intentando corregir. Si no hay nada, en todo caso, en el presupuesto figuran 1.000 millones de pesetas que esperamos poder dar.

Creo que he contestado a todo.

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la segunda parte de la comparecencia.

Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **BARRERO LÓPEZ**: Perdón, no quería interrumpir al señor Santiso.

Señor presidente, no sé si es el momento más adecuado para decirlo, pero quería preguntar si, al final, voy a poder hacer algún comentario.

El señor **PRESIDENTE**: No procede ya en el debate.

El señor **BARRERO LÓPEZ**: ¿Y puedo hacerlo en este momento, para concretar una cuestión de la directora general?

El señor **PRESIDENTE**: Puede hacerlo en 15 segundos.

El señor **BARRERO LÓPEZ**: Rápidamente, señor presidente. Perdona el diputado de Izquierda Unida.

Ha hablado de esos 1.200 millones, pero usted ha comentado que hay proyectos concretos destinados a la minería metálica como consecuencia de esta partida de mil y pico millones, más otra que tiene usted, etcétera. Me gustaría —quería que figurara en el «Diario de Sesiones» y hacerlo a través del presidente de la Mesa— que la señora directora general nos remitiera el detalle, para evitar tener que hacer la pregunta por escrito, de todos los proyectos de Andalucía en los que se ha invertido este dinero. Me refiero, para ser claros, a proyectos de minería metálica en Andalucía, que prácticamente, como usted sabe, con Huelva y Sevilla. No voy a hacer ningún comentario, pero me gustaría que por escrito, porque me imagino que no los tiene aquí, y a través de la Presidencia de la Comisión, se nos remitiera detalle de estas subvenciones, de estos expedientes. No sé si he sido claro a la hora de precisar lo que pido.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Gracias, señora directora general de Minas, por su comparecencia.

En primer lugar, me gustaría decir que nuestro grupo preferiría que este tipo de sesiones maratonianas tuvieran unas horas más adecuadas para terminar pronto. Es preferible aplazar una comparecencia a no llegar al agotamiento al final de la sesión.

Nuestro grupo había pedido esta comparecencia en una fecha determinada, es decir, cuando el conflicto todavía no había tenido esta solución, que también comenté, sobre todo porque nos preocupaban varios aspectos. La descripción que ha hecho la directora general del proceso da pie para poder calificar también, por lo menos nuestro grupo, este tipo de actuaciones por parte de algunos empresarios en el sector minero.

El hecho de que por parte de un empresario se pretenda cambiar empleos por condonación de deudas, Seguridad Social y hacienda, describe por sí mismo al tipo de planteamientos que estamos asistiendo. Es decir, es un chantaje de algunos pseudoempresarios que buscan recovecos o nichos

en la Administración para vivir también de las ayudas públicas dentro de la actividad empresarial.

Desgraciadamente, creo que estamos ante uno de los casos donde se van buscando esas ayudas, arrancadas con mucho esfuerzo en muchos casos por la negociación de los sindicatos, por los conflictos que ha habido en las minas y además la reconversión brutal que ha tenido el sector. Por eso nos parecía importante que desde el Ministerio de Industria se tomara parte activa para cortar este tipo de actitudes, porque no son nuevas y porque nos tememos que las vamos a seguir viviendo en otras empresas mineras. Como el fin y al cabo soy yo el que hago la afirmación y no su Ministerio, me preocupa la evolución del grupo de Vitorino Alonso, sus actitudes recientes, ya que cada año, cuando hay que discutir de nuevo los presupuestos, me temo que podemos asistir a acontecimientos similares en estas otras empresas.

Asimismo, creemos que el señor Cachero ha podido aguantar esta situación precisamente porque le favorecía. Es decir, ha tenido una etapa de varios meses en que ha podido tranquilamente ir sacando el stock de carbón que tenía y mientras tanto ha seguido percibiendo las ayudas que están condicionadas para la explotación minera y no solamente para la puesta en el mercado de stock de carbón.

Nos preocupaba que no hubiera una actuación más clara, más contundente en este tipo de planteamientos impresentables que ha llevado a que un grupo de trabajadores se haya tirado varios meses acampado en condiciones precarias, delante de las consejerías en Asturias, con el consiguiente deterioro de su situación personal, familiar y a las incertidumbres que ese tipo de situaciones suponen para el resto de la plantilla, que al final se ven arrastrados al conflicto en solidaridad con los compañeros. Ese deterioro de la situación económica de los trabajadores lleva también a crear problemas ocultos entre ellos por las necesidades familiares que tienen.

Quizá estas sean algunas de las claves de por qué muchos no entendemos muy bien este acuerdo. Quizá porque a lo mejor no conocemos la parte oculta y tenemos los mejores deseos para con el mismo. Puede sorprender si no hubiera detrás esta situación de agotamiento, de crispación y, por tanto, de necesidades primeras de los trabajadores que se ven abocados a conflictos sin salida por actitudes intransigentes de personales como el propietario de esta empresa.

Hay que prevenir en el futuro este tipo de actitudes para que no se puedan realizar estos intercambios entre subvenciones, ayudas, condonaciones de deuda y en el otro plato de la balanza los trabajadores como moneda de cambio. Es una situación a prevenir, sobre todo, hay que observar con detenimiento el seguimiento del plan del carbón porque estos días en Asturias también hay un grupo de trabajadores que ha tenido que cortar la carrera. Es un grupo de 50 trabajadores, procedentes de Antracitas de Rengos, que han visto cómo se cierra su empresa y que entienden, legítimamente, que dentro de los compromisos de la contratación de cuatro trabajadores por once prejubilados deberían entrar también en ese paquete. Sobre todo, se trata de la falta de solidaridad entre las propias empresas mineras, en este caso rentables, como son las antracitas, que van generando situaciones muy conflictivas en comarcas muy gol-

peadas ya por el desarrollo del plan de la minería y por la rescisión del carbón.

Ya que dicho que se le hizo una inspección a la empresa, nos gustaría también que nos dijera cuáles fueron los resultados de esa inspección y, en todo caso, si en el futuro tienen pensado actuar; insisto en que no digo que no hayan actuado, porque efectivamente han intentado mediar y han hecho todos los esfuerzos posibles por llegar a una solución, pero creo que el Ministerio, que es, en definitiva, el gestor de las propias ayudas, subvenciones y demás medidas de apoyo, debe tener elementos más claros para evitar este tipo de situaciones en las cuales se pone a los trabajadores en el otro plato de la balanza, como moneda de cambio, creando unas situaciones personales muy graves.

Termino deseando simplemente que este acuerdo se cumpla. Espero que todos los trabajadores despedidos sean readmitidos, porque también soy consciente de que los propios firmantes del acuerdo tienen esa responsabilidad y ese compromiso ante los trabajadores después de tantos meses de conflicto y estoy seguro de que van a ser los primeros en exigirlo.

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

El señor **FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ**: Gracias, señora Sendín, por su comparecencia.

Voy a ser muy breve, porque en este momento hay un acuerdo que todos esperamos que vaya delante y que se cumplan los objetivos de empleo y de estabilidad que en él se fijan.

Sólo quería preguntarle en relación con una cuestión que puede estar en el origen del problema, es decir, la absorción de Incasa por parte de Jovesa. Usted sabe que a finales de la década pasada se estableció lo que entonces eran planes estratégicos, que venían ligados a la subvención que se recibía vía precios y a las propias concesiones de explotación. Con posterioridad, en el Real Decreto 2020/1998, de 26 de diciembre, se recoge ese origen de las subvenciones vinculadas a las concesiones, a las propias explotaciones. En el Real Decreto 492/1998, en alguna medida también en el artículo 4, se habla de control de producciones para que haya una relación entre las propias concesiones y el carbón que se extraiga.

En resumen, las ayudas están conectadas con explotaciones y con concesiones concretas. Incasa creo que fue —no lo sé exactamente, usted me lo dirá— absorbida por Jovesa, lo que implica que las concesiones de Pontones, que eran las que estaban vinculadas a Incasa —yo conozco muy bien esa zona—, en algún momento pueden dejar de funcionar y explotar exclusivamente las de Carmina, que son las que están vinculadas a la empresa Jovesa. Quiero decir con esto que esta operación que se ha realizado podría suponer la compra de un cupo, si se quiere —ahora que los cupos ya no existen— o de subvenciones. Yo no sé si eso es legal o no. Por eso le pregunto a usted si lo sabe o si, en su caso, pidió que se hiciera algún informe, algún análisis jurídico sobre esa cuestión.

Eso es lo que quiero que me aclare.

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

El señor **LANDETA ÁLVAREZ-VALDÉS**: En primer lugar, quiero agradecer a la directora general de Minas, doña Paloma Sendín, el concreto y preciso informe que sobre el momento actual que atraviesa la minería no energética nos acaba de exponer.

Hemos podido observar por las intervenciones realizadas que realmente de toda la minería no energética lo que ha sido objeto de debate y discusión, podemos decir, en este acto es exclusivamente la minería metálica, lo que pone de relieve que la minería no metálica y los productos de cantera están funcionando correctamente y con buenas perspectivas.

Respecto a la minería metálica, hemos de decir que es cierto que sufrió un descenso alarmante en su producción que arrastró una caída generalizada de los precios. Sin embargo, en los momentos actuales está experimentando una esperanzadora mejoría con base en la investigación y en el descubrimiento de nuevos yacimientos, alguno de los cuales ha entrado ya en producción, como por ejemplo, en Asturias, el del río Narcea o Los Frailes en Sevilla, y pueden llegar a tener viabilidad casos como Aguas Teñidas en Huelva, Aguas Blancas en Badajoz o Las Cruces en Sevilla.

Pero no podemos en modo alguno olvidar la serie de problemas que en estos momentos presentan algunas empresas, como la suspensión de pagos presentada por Minas de Río Tinto. Yo quiero manifestar que se ha puesto de relieve en el informe de la directora general que en modo alguno la minería no energética ha sido abandonada por el Ministerio. En el momento actual haya que tener en cuenta que la minería no energética da trabajo a 23.000 personas en España, casi 2.600 más que la minería del carbón, que tiene cerca de 4.000 empresas con una producción anual de 430 millardos de pesetas. Es decir, que la minería no energética tiene un espacio reservado muy importante dentro de la actualidad industrial de este país. Se han puesto de relieve todos los trabajos que está desarrollando el Ministerio en relación con el comité mixto de la faja pirítica, creado en 1990. En los momentos actuales está en revisión y tiende a salvaguardar las máximas garantías en el medio ambiente y en el interés público general.

Quiero finalizar mi intervención, respecto a la minería no energética, en el sentido de decir que lo que está claro es que el Ministerio, en los momentos actuales, sobre este campo tiene relativamente pocas competencias, pues se han transferido a todas las comunidades autónomas y ellas son las verdaderas competentes en esta materia. No obstante, el Ministerio, consciente del agotamiento de los recursos y la baja de precios de los metales, ha llevado a situación de crisis a algunas empresas, como nos han expuesto algunos de los comparecientes, y el Ministerio está preparando una orden de ayudas para la reindustrialización de las zonas afectadas, donde se incluirán las zonas afectadas, los ajustes y la reestructuración de empresas de la minería metálica. Suponemos que a lo largo de los próximos meses esto tendrá viabilidad y podremos solucionar alguno de estos problemas. Es de señalar que el Ministerio está trabajando sobre la ley de bases de régimen general de la mine-

ría, que sustituye al proyecto del año 1973 y que actualizará, y seguramente resolverá, los problemas reales que presenta este sector.

Respecto a la intervención del portavoz socialista, tengo que decir que en modo alguno estamos conformes con la crítica que se ha realizado a la subvención concedida a Arenas de Bobia, pues ésta se llevó a efecto con el cumplimiento de todos los requisitos legales. Arenas de Bobia se constituyó en el año 1996, tiene un capital de 36 millones de pesetas y una plantilla de 9 personas. Por tanto, se trata de añadir en la petición un tratamiento de la arena, una secadora, una clasificadora y una secadora de boina plana. En total la inversión que se había realizado era de 60 millones de pesetas, la subvención que se solicitó era de 5 millones y, sin embargo, examinada por el propio Ministerio, se le dio una subvención de 2.058.000 pesetas. Tengo que resaltar que este hecho no ha sido objeto de investigación por ningún grupo sino que, por el contrario, lo puso de relieve el 2 de diciembre de 1998 el señor ministro en su comparecencia ante el Senado. Es decir, nada nuevo se descubre, se ha obrado en todo momento dentro de la legalidad y en modo alguno cabe presentar como una anomalía la concesión de esta subvención, que en todo momento se ajustó a todos los requisitos legales.

En cuanto a Jovesa, tengo que decir que hacemos votos, al igual que los demás grupos, para que el acuerdo que se alcanzó el día 23 de febrero de 1999 se lleve a efecto, se termine con esa huelga de cuatro meses en el sector de la minería, con dos paros generales en el sector y fuertes movilizaciones. Nosotros consideramos que lo importante es que Jovesa tiene que dar cumplimiento a las condiciones que en su día pactó, es decir, mantener en todo momento los puestos de trabajo, y en esto incidimos con la actuación del propio Ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Señora directora general, para finalizar la comparecencia con su intervención, dando respuesta a los señores diputados.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE MINAS** (Sendín de Cáceres): Prometo hacerlo lo más sintéticamente posible. He de decir que parte del problema de la hora es mío, porque yo he dicho que prefería intervenir hoy, ya que el día, que era el otro día que se me ofrecía, yo no podía y no quería pensar, y menos en estos momentos actuales, que nadie creyera que estaba intentando eludir una comparecencia. Por lo tanto, he sido yo la primera que he dicho que prefería tenerla, aunque estuviera hora y pico.

El señor **PRESIDENTE**: Señora directora general, la propuesta era de la Presidencia, que, dado cómo íbamos de tiempo, le pedíamos si lo aplazábamos.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE MINAS** (Sendín de Cáceres): Respecto a las preguntas concretas del diputado, estoy de acuerdo en que puede entenderse que había un cierto chantaje del empresario en relación con: yo readmito si me condonan las deudas. De hecho hay interpretaciones, no digo que sea la mía, que apuntaban en ese sentido, que el origen del conflicto podía ser buscar una solución a unas deudas que tenía en casa y que, además,

también tenía Jovesa por otro lado. En lo que sí he querido insistir, y creo que ha quedado claro, es que ese supuesto acuerdo es, en todo caso, con el Principado. He decir, en honor a la verdad, que el consejero lo negó en rotundo. Y cuando luego el director general llamó al empresario para decirle: Eso que has escrito a la directora general es mentira, la contestación de Cachero, que también me dio a mí, fue que él no había escrito la carta. Pone R. Cachero, pero él no había firmado, sin R. Callado, Rafael Callado, que es subdirector de la empresa. Sorprendente, pero esa fue la explicación que se dio. En todo caso, el fax está con membrete de Jovesa, con una firma aparentemente de R. Cachero, aunque luego sea de Callado.

Es difícil que el Ministerio corte este tipo de actitudes, señor diputado. Usted me dirá con qué mimbres cuenta el Ministerio para hacer frente a empresarios (y yo puedo coincidir con usted en este y en otros casos) que actúan de manera un tanto extraña muchas veces. Lo que sí intenté desde el principio fue actuar como mediadora en un conflicto laboral, en el que, de otra manera, no hubiera entrado nunca el Ministerio, porque no puede, ni debe, ni son sus competencias, aunque muchas veces nos vemos abocados a entrar en esos conflictos laborales desde minas, probablemente por tradición, porque siempre se espera que el director de minas soluciones los problemas de las empresas mineras. He de decirle que es muy difícil cortar ese tipo de actitudes. Aun sabiendo que se producen y conociendo quiénes suelen producirlas, muchas veces es muy difícil cortarlas.

Ha hecho mención al problema de Antracitas de Rengos y me va a permitir un comentario muy sencillo. Efectivamente, el plan del carbón obliga a un compromiso de recolocaciones del 4/11 a las empresas, pero también dice que en algún caso puede haber excepciones a este compromiso si la empresa y sus trabajadores, es decir el comité de empresa, pactan alguna otra fórmula distinta. El problema es que en casi todas las empresas de la cuenca del Narcea los comités de empresa no han pactado recolocaciones, o las han pactado de manera distinta al 4/11 para personas provenientes de reestructuración de empresas de la zona o, en todo caso, de minería. Por lo tanto, ese es el problema que estamos teniendo, y no lo niego, con las recolocaciones en la cuenca del Narcea. Usted sabe que las decisiones del comité de empresa son soberanas y nosotros no podemos hacer nada en contra de eso. En todo caso, estamos viendo cómo se puede solucionar el problema de Antracitas de Rengos.

Pregunta S.S., por el resultado de la inspección que hicimos el 23 de diciembre. No tengo aquí el informe de la inspección, pero el resultado se lo puedo resumir en dos puntos. Uno, se comprobó que no se había efectuado ningún suministro de carbón durante el mes de diciembre, y cuando se fue era el 23. Y, dos, se visitaron tres o cuatro instalaciones. Recuerdo que en dos o tres de ellas se comprobó que no había stock, por lo tanto ya se había gastado, y no se pudo comprobar porque estaba cerrado el recinto. La última instalación fue, creo recordar, la de Incasa. El resultado, en definitiva, fue: ya no hay stock de carbón. Si suministra la empresa está claro que no es de su empresa y hubiéramos intervenido. Por otra parte, durante el mes de diciembre no se ha suministrado ni una tonelada. Usted

habla de que tiene que haber mecanismos que le permitan intervenir al Ministerio. Por el hecho de que una empresa no produzca bien, porque tenga una huelga o por un problema, no se puede al día siguiente cortar las ayudas. Pienso que en la minería haya desde incendios dentro de la mina hasta penosos accidentes. El único problema es que en el caso de Jovesa, después de comprobar que durante dos o tres meses había estado inactiva y no tenía stok, el Ministerio advierte al empresario y le dice que si sigue sin funcionar, puesto que las ayudas se definen como ayudas al funcionamiento y no al suministro de carbón, nos vamos a ver obligados a supendérselas.

Con respecto a la pregunta del señor Fernández —creo que he contestado ya a todas las del señor Santiso—, le diré que, efectivamente, en el origen de la cuestión está la operación de fusión por absorción de Jovesa e Incasa. En ese momento, a finales del año 1997, la Dirección de Minas no voy a decir que paralizó el expediente, pero sí que pidió todas las comprobaciones y confirmaciones suficientes porque yo no veía clara la operación. No la veía clara porque sabía que Incasa tenía una serie de deudas y me temía que la operación podía tener algo detrás que yo no sabía lo que era.

La operación inicial, tal y como se planteó, no fue una fusión por absorción, que es la figura jurídica que yo tengo que respetar para poder hacer un traspaso de ayudas y del entonces cupo —estamos hablando del año 1997—, sino que era algo así como una compra con derecho de retracto, según escritura que nos remitieron a la Dirección.

Como no vimos claro aquello, paramos el expediente y dijimos que no autorizábamos, no la fusión por absorción —que no la tengo que autorizar yo—, sino el traspaso de ayudas y cupo hasta que esa escritura no estuviera perfectamente redactada; hasta que no estuviera perfectamente claro que era una operación de fusión por absorción y, además, inscrita en el registro. Todo ello de acuerdo con un informe de la asesoría jurídica que yo entonces pedí. Fíjese que ya entonces pedí informes a la asesoría jurídica para ésta y para las otras cosas; como no lo vía claro, lo pedí.

En el momento que la asesoría contestó que había que seguir ciertos pasos, se lo transmití al empresario y lo autoricé, como se han autorizado otras operaciones en empresas mientras, en otras ocasiones que probablemente el diputado conocerá o incluso recordará. No es nuevo hacer este tipo de operaciones a pesar de que todos sabemos el objetivo que se persigue con ellas. Por tanto, fue absolutamente legal porque, además, tenía un informe de la asesoría jurídica.

Quiero comentar esto porque, en algún momento, el empresario, que ha ido acusando de distintas cosas a la Dirección de Minas y en concreto a mí —de ponerle pegas, ponerme del lado de los sindicatos, chantajearle con las

ayudas, lo cual no es cierto—, utilizó a los trabajadores a los que intentó convencer de que el problema era de Minas, de ponerle pegas para la salvación de Incasa y la consolidación de Jovesa. En absoluto; sencillamente, cuando se arregló el problema jurídico, se hizo el traspaso.

El diputado Landeta como entiendo que no ha hecho ninguna pregunta concreta, está contestado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sendín. **(El señor Hernández Moltó pide la palabra.)** Señor Hernández Moltó.

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Como continuación a la petición de amparo que en su momento le hice, y para que conste en el «Diario de Sesiones», quiero hacerle entrega en este momento de la cinta y de la transcripción de las declaraciones por las que fue acusado de que no decía la verdad, para que S.S. haga lo que considere oportuno.

Para que el señor presidente la apoye y resplandezca la verdad, le entrego la transcripción y a cinta para que S.S. haga después lo que considere oportuno.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias. **(El señor Peón Torre pide la palabra.)** Señor Peón.

El señor **PEÓN TORRE**: Al hilo de eso —será interesante escuchar la transcripción— reitero que se acusó de mentir al portavoz del Grupo Socialista cuando mantuvo que mi grupo había impedido la comparecencia de presidentes de empresas privatizadas en la subcomisión de privatizaciones de Sepi.

En cuanto a la transcripción de la cinta, seguimos manteniendo que quien sostenga en esta Cámara o en cualquier otra que este portavoz o cualquier otro miembro de este grupo se reúne con el Ministerio de Industria para decidir a quién se da ayudas y a quién no, quien diga eso, miente con absoluta desfachatez.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Peón, dejemos este debate.

Estaba prevista la reunión de la Mesa y portavoces. Como pueden ver, por la hora y quizá también por el ambiente, no es el momento adecuado. Ya está convocada de forma pertinente para mañana al finalizar el Pleno, para preparar el orden del día del miércoles 17 que, pueden estar seguros, señorías, no será tan extenso como el de hoy.

Gracias, señora Sendín.

Se levanta la sesión.

Eran las tres de la tarde.

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

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

Depósito legal: M. 12.580 - 1961