



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 659

INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO

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

Sesión núm. 50

celebrada el miércoles, 17 de marzo de 1999

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor Presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (Ferrerías Díez), para informar sobre:

- | | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Las decisiones tomadas en relación con el grupo Iberia, en particular las relativas a las alianzas internacionales y el proceso de privatización, a petición propia. (Número de expediente 212/001873) | 19164 |
| — Situación actual del proceso de privatización de la empresa Babcock Wilcox y posibilidad de reiniciar de nuevo el mismo, dadas las dificultades existentes para asegurar la continuidad de la plantilla y de su actividad, así como situación económica y patrimonial a día de hoy de la citada empresa. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 213/000746) | 19164 |
| Proposiciones no de ley: | |
| — Relativa a la necesidad de un plan empresarial para la empresa pública Imenosa que garantice y posibilite su futuro. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001008) .. | 19186 |
| — Sobre la privatización de la empresa Indra. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001058) | 19190 |
| — Relativa al incumplimiento de los compromisos con la empresa Fertiberia, S.L. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001412) | 19194 |

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

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES (FERRERAS DÍEZ), PARA INFORMAR SOBRE:

- **LAS DECISIONES TOMADAS EN RELACIÓN CON EL GRUPO IBERIA, EN PARTICULAR LAS RELATIVAS A LAS ALIANZAS INTERNACIONALES Y EL PROCESO DE PRIVATIZACIÓN, A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 212/001873)**
- **SITUACIÓN ACTUAL DEL PROCESO DE PRIVATIZACIÓN DE LA EMPRESA BABCOCK WILCOX Y POSIBILIDAD DE REINICIAR DE NUEVO EL MISMO, DADAS LAS DIFICULTADES EXISTENTES PARA ASEGURAR LA CONTINUIDAD DE LA PLANTILLA Y DE SU ACTIVIDAD, ASÍ COMO SITUACIÓN ECONÓMICA Y PATRIMONIAL A DÍA DE HOY DE LA CITADA EMPRESA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 213/000746)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días.

Vamos a empezar el desarrollo de la Comisión en el día de hoy. En primer lugar, tengo que mencionar que las votaciones posteriores a la comparecencia con la cual se va a iniciar la Comisión no serán antes de la una y media para que los diputados que tengan que asistir a alguna otra Comisión puedan realizar tranquilamente su trabajo, aunque tuviésemos que suspender durante un tiempo la Comisión si acabásemos antes. **(El señor Peón Torre pide la palabra.)**

Señor Peón.

El señor **PEÓN TORRE**: Para una cuestión de orden, y en un tono lo más distendido posible, queríamos aclarar el debate que se produjo en la Comisión de Industria de la última semana donde existía polémica sobre unas palabras más que se citaban por parte del portavoz socialista y que supongo estará en las actas de la reunión —yo las tengo aquí— donde el portavoz del Grupo Socialista afirmaba que este portavoz había manifestado lo siguiente: El Gobierno y mi grupo se reunieron y decidieron que esta ayuda era compatible; se refería a la ayuda de Castileón. Más tarde y en la réplica a mis palabras, cuando yo denegaba esa interpretación, volvía a insistir el portavoz del Grupo Socialista en el sentido y, leo literalmente lo que manifestaba el portavoz del Grupo Socialista, dijo textualmente se refería a mis palabras; que el Partido Popular y el Gobierno decidieron dar la ayuda a la famosa piara. Yo manifesté al portavoz del Grupo Socialista que no mantuviera esas palabras porque no se ajustaban a la realidad y en ese sentido me gustaría que conste en acta la transcripción literal de mis palabras a la citada emisora. Aquí tengo esa transcripción literal y la puedo expresar en este momento o que se tome acta de la misma. La leo en cualquier caso, decía lo

siguiente: Mi grupo y el Ministerio pidieron los informe correspondientes para ver si efectivamente se podía encajar un proyecto de esta naturaleza y de esta importancia, el más importante en cuanto a la creación de empleo de todos estos proyectos de desarrollo alternativo, se pudiera buscar una interpretación que no supusiera ir en contra de disposición comunitaria y que ha dado lugar a esa interpretación. Es decir, manifestada lo que ya dije en la Comisión; me refería a una actividad que buscaba una interpretación de la normativa comunitaria de acuerdo con ese proyecto. Insisto ahora por si alguien tuviera alguna duda aún de que esa actividad desplegada por mi grupo para buscar una interpretación acorde, no se refiere a mi grupo parlamentario. En el contexto de mis declaraciones a la citada emisora con una extensión de más de diez minutos aunque no me he podido hacer con el conjunto de la cinta y cuya cuña de diez segundos utiliza el portavoz socialista para hacer esta interpretación disparatada de mis palabras, yo manifestaba que el Ministerio de Industria había recabado la opinión del Consejero de Industria de Castilla y León de mi partido, que había recabado la opinión del Ministerio de Agricultura, cuyo titular también es de mi partido y de mi grupo, y en esas explicaciones concluí que mi grupo había pedido los informes en la Junta de Castilla y León y que el Ministerio había pedido dichos informes.

En cualquier caso, señorías, señor presidente, quiero dejar constancia de estas palabras porque mantener la disparatada interpretación que se hacía el otro día de que esas palabras vienen a significar que el Partido Popular y el Gobierno se reúnen para decidir las ayudas públicas de Castileón o cualquier otra, no obedece más que a la conclusión de que es absolutamente falta de información de la persona que realiza estas informaciones. Como hay un trabajo ahora que se pone en marcha la subcomisión de ayudas públicas donde va a quedar muy claro cómo se procede a la resolución de expedientes y ayudas, sería bueno que quien mantenía estas afirmaciones la semana pasada no las mantenga.

El señor **PRESIDENTE**: Quedará recogida en acta porque toda esta intervención queda recogida en la misma. **(El señor Hernández Moltó pide la palabra.)**

Señor Hernández Moltó, le pido brevedad para dejar zanjado el asunto.

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Muy breve, toda vez que yo mismo en la última Comisión hice entrega al presidente de la transcripción y de la cinta donde el portavoz de Industria hacía las declaraciones que evidentemente ponían de manifiesto algo que no sé si debe retirar el señor portavoz o debe desmentir alguien, pero la evidencia de que mi grupo y el ministerio pidieron los informes es evidente de que la implicación del Partido Popular en la concesión de esa ayuda, al menos en boca de esas declaraciones, y a mí me sorprende incluso aquello de sostenella y no enmendalla y traer otra vez aquí el tema a debate.

En cualquier caso, como la transcripción literal consta y la propia cinta, creo que en este asunto por nuestra parte, nada más que constatar la evidencia de lo que allí se dijo. Otra cosa es la necesidad de enmendar el error que creo debería hacerlo el portavoz del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Con el análisis del acta y sus intervenciones puede quedar enmendado totalmente el error y cada uno que lea el acta sabrá cómo interpretarlo.

Tenemos con nosotros al señor Ferreras, Presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, la SEPI, quien a solicitud del Gobierno nos hablará sobre las decisiones tomadas en relación con el grupo Iberia, y en particular las relativas a las alianzas internacionales y al proceso de privatización.

Asimismo, al finalizar su intervención continuará para hablarnos de la comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida sobre la privatización de la empresa Babcock Wilcox y la posibilidad de reiniciar el mismo dadas las dificultades existentes para asegurar la continuidad de la plantilla y de su actividad, así como de la situación económica y patrimonial al día de hoy en la citada empresa.

El señor Ferreras tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES** (Ferreras Díez): Inicio cuestión relativa a Iberia, las alianzas internacionales y el proceso de privatización. Voy a comenzar con una muy breve exposición de las referencias a la situación actual de Iberia, muy breve porque me consta que ya lo conocen SS.SS. con detalle tras la muy reciente comparecencia del presidente de la compañía que ha hecho exposición de todos los datos necesarios para tener la situación, la foto de la compañía y la evolución que ha tenido en los últimos años.

En definitiva, y espero que sea la conclusión a que hayan llegado tras la exposición que les hizo el presidente de Iberia, en estos momentos Iberia es una compañía perfectamente consolidada en su mercado, con una muy importante solidez financiera y unas ratios de rentabilidad similares y en muchos casos mejores, a los de sus principales competidores. Les recuerdo que en 1996 y por primera vez en la década obtuvo beneficios de 3.000 millones de pesetas frente a los 45.000 millones de pérdidas que había tenido en 1995. Estos beneficios se han multiplicado por doce en tres años superando en 1998 la cifra de 35.000 millones de pesetas como resultado neto después de impuestos.

La consolidación de la rentabilidad del grupo Iberia ha sido posible tras un largo proceso de reestructuración operativa y de saneamiento financiero que se puso en marcha mediante la aplicación del que denominamos en su día Plan director 1997-99 y del que también se les dio cumplida cuenta en la comparecencia por parte del presidente de Iberia. Este plan que se ha dirigido a optimizar la utilización de los recursos disponibles del grupo y a satisfacer las exigencias de rentabilidad, ha cumplido con sus objetivos ya en 1998, ha anticipado al cumplimiento de sus objetivos y sus efectos positivos han tenido muy sintéticamente la siguiente evolución.

En cuanto al coeficiente de ocupación se ha pasado del 69,4 en 1996, a 72 por ciento en 1998. Pasajeros transportados, se ha aumentado desde 22,8 millones en 1996, hasta 25 millones en 1998. Asientos disponibles por kilómetro volado AKO en la terminología del transporte aéreo, incre-

mentado desde 44.000 millones en 1996, hasta 48.875 millones en el ejercicio de 1998. Los PKT o pasajeros por kilómetro volado, aumentaron desde 31.000 millones en 1.996, hasta 35.190 millones en 1998. Se ha mejorado la rentabilidad de los fondos propios desde el 3,6 por ciento de 1996 -evidentemente era negativa en 1995 y anteriores-, hasta el 26 por ciento, que es un ROE muy llamativo, en el año 1998.

En consecuencia, ese Plan director que era uno de los pilares de la actuación de la estrategia que se estaba marcando respecto de la compañía Iberia, ha mejorado y consolidado sustancialmente la rentabilidad del grupo Iberia hasta situarse en una situación competitiva -que yo diría es excelente- y que permite abordar con todo tipo de garantías el proceso de privatización.

En cuanto a las alianzas, a partir del proceso de liberación del mercado de transporte aéreo, la actividad del transporte aéreo se ha visto inmersa en un nuevo entorno competitivo. Este proceso genera la necesidad de reducir los costes y de mejorar la eficiencia. El camino elegido mundialmente por este sector para hacer frente a este reto ha sido una generación de acuerdos entre las compañías aéreas, las llamadas alianzas. Estos acuerdos están enfocados, de un lado a construir una red mundial que atienda la demanda mundial cada vez más globalizada, y de otro a ser más competitivo respecto de otras alianzas y producir una rebaja de los costes.

En la actualidad se perfilan cuatro alianzas globales que van a competir en el mercado mundial del transporte aéreo: la Star, integrada por United, Lufthansa, SAS, Varig, Air Canada y Thai; Atlantic Excellence, integrada por Delta, Swissair y Singapur Airlines; está en proceso de gestación Wings, integrada por KLM, Northwest, Alitalia y Continental, y por supuesto, Oneworld, integrada por American Airlines, Canadian Air, British Airways, Qantas, Cathai Pacific, Finnair e Iberia. Queda pendiente si se formará un nuevo grupo liderado por Air France, o por el contrario esta compañía va a pasar a englobar una de las alianzas ya establecidas.

Una línea fundamental en la actuación estratégica para Iberia ha sido la consecución de una alianza con socios estratégicos en los mercados europeos e intercontinentales cuyos principales objetivos son los siguientes: Asegurar su pertenencia a uno de los grandes grupos que lideran el transporte aéreo; afianzar su posicionamiento estratégico en los mercados donde ya compite e incrementar su competitividad en un mercado cada vez más liberalizado y globalizado.

De acuerdo con esta estrategia, en 1996 se abrió, por parte de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, un proceso de búsqueda de posibles socios, a nivel de alianza, para encuadrar al grupo Iberia en una alianza global. Se contactó prácticamente con todas las compañías aéreas en las que razonablemente podía existir algún interés. Mostraron interés las más importantes compañías aéreas europeas: British Airways, Air France, Lufthansa, Swissair, KLM y también las norteamericanas American Airlines, Continental, TWA, United Airlines y Delta, siendo elegidas finalmente y tras un laborioso proceso como las más atractivas para Iberia por las mejores sinergias que se producían o por los menores solapes que se producían, British Airways y

American Airlines, que como ustedes sin duda conocen son dos de las mejores aerolíneas del mundo en término de rentabilidad y de calidad.

El 18 de julio de 1997 Iberia y American Airlines e Iberia y British Airways firmaron sendos memorandos de entendimiento que constituían una declaración de intenciones para la posible conclusión de acuerdos comerciales y estratégicos y se añadía también la posible toma de una participación conjunta del 10 por ciento en Iberia. Los citados memorandos expresaban los deseos de las tres compañías de establecer una relación amplia, equilibrada y duradera para mejorar el servicio a los clientes y la rentabilidad de los respectivos negocios, así como a incrementar su capacidad competitiva frente a otras líneas aéreas y alianzas.

Como cuestión posterior a esta declaración de intenciones, se fue desarrollando ya separadamente con American Airlines y con British Airways. Iberia y American Airlines firmaron el 15 de septiembre de 1997 un acuerdo de código compartido que permite ofrecer al mercado, tanto con código de Iberia como con el código de American Airlines, enlaces entre puntos servidos por la red de Iberia y puntos servidos por la red de American Airlines. Este acuerdo ha sido aprobado ya por las respectivas autoridades de ambos países y está funcionando a satisfacción de ambas partes. Iberia actualmente puede ofrecer a sus clientes 26 destinos en Estados Unidos. Asimismo, se firmó también en esa misma fecha un acuerdo de intercambio de los sistemas de incentivos o de viajeros frecuentes, que entró en vigor el 27 de mayo de 1998 coincidiendo con el primer vuelo en código compartido. Este acuerdo con American Airlines ha permitido un crecimiento del 30 por ciento en el tráfico entre España y Estados Unidos con aumento de la cuota propia del 5 por ciento.

Esto se ha completado el día 12 de febrero de 1999, que se firmó el correspondiente acuerdo en este caso entre Iberia y British Airways. Al mismo tiempo, se estableció también el acuerdo para la adquisición por parte de American Airlines y British Airways de una participación conjunta del 10 por ciento en el capital de Iberia, de manera que British Airways y American Airlines se constituyeran no sólo como aliados comerciales de Iberia sino también como socios industriales de la propia compañía. En virtud de los acuerdos comerciales que se suscriben ese mismo día, el 12 de febrero de 1999, se incluye un acuerdo comercial de viajeros frecuentes -estamos hablando con British Airways- y de códigos compartidos a puntos con los cuales Iberia no venía operando hasta ahora y enlazando a España con destinos en Kuwait, Nairobi, Teherán, Singapur, Bangkok, India, China y Malasia. Está previsto que comiencen el 1.º de junio los programas de viajeros frecuentes y los vuelos en códigos compartidos. La alianza prevé que los mercados de Europa y Latinoamérica (se prevé la entrada en funcionamiento para el 1.º de noviembre) y España-Reino Unido, que se prevé entre en vigor el 1.º de abril del año 2000, sean operados de manera conjunta a través de fórmulas de reparto de beneficios que están aún por determinar. Este acuerdo está sujeto a las autorizaciones de la Comunidad Europea y también de las autoridades españolas y del Reino Unido; me refiero a las autoridades relativas a transporte aéreo.

Iberia se ha incorporado el día 15 de febrero de este mismo año, inmediatamente de esa firma con American Airlines y British Airways, como socio fundador a la primera alianza mundial en el sector del transporte aéreo, la denominada Onworld junto con American Airlines, British Airways, Canadian Airlines, Cathay Pacific y Qantas, lo que le permite la utilización recíproca de los programas de viajeros frecuentes y el acceso a las salas VIP de las distintas compañías en todo el mundo para los usuarios de Iberia.

En cuanto a la privatización de Iberia y de acuerdo con el programa de modernización del sector público empresarial del Estado cuyas bases aprobó el acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de junio de 1996, esperamos que se realice a lo largo del presente año 1999. La SEPI, como ustedes conocen, tiene en este momento el 94 por ciento del capital social de Iberia; y está en manos de los trabajadores prácticamente un 6 por ciento. Los pasos para esta privatización, que están previstos y así se han ido estableciendo y comentado desde el inicio de todo el proceso, son en primer lugar la adquisición, por parte de American Airlines y British Airways, del 10 por ciento del capital social de Iberia (el 9 por ciento lo va a adquirir British Airways y un 1 por ciento American Airlines), reparto que ha obedecido, fundamentalmente, a intereses particulares por parte de la American Airlines y de British Airways a efectos de contabilización o de consolidación en las cuentas de resultados respectivas de las compañías, de la participación que tenían en Iberia.

Una segunda fase es la entrada de socios institucionales con capacidad económica y solvencia financiera suficiente que permitan dar hasta el 30 por ciento del capital y que consoliden así una base accionarial estable, sólida y con vocación de permanencia. Esta segunda fase se ha iniciado una vez firmados ya los acuerdos con American Airlines y British Airways y en este momento se ha enviado el cuaderno de ventas de la compañía a todos los interesados que han manifestado ese interés y estamos en lo que podíamos llamar un *road show* restringido o limitado de reuniones con quienes han manifestado interés y han firmado la carta de confidencialidad con el fin de hacer la explicación detallada y técnica de la compañía, a efectos de que antes del día 26 de marzo, como fecha tope, presenten las ofertas correspondientes. Las condiciones que se han establecido para el acceso como accionista estable en ese grupo del 30 por ciento son las siguientes:

Quien tenga interés deberá solicitar entre un mínimo del 3 y un máximo del 10 por ciento del capital social de la compañía. Creo que la cifra se explica por sí misma, no tener más del 10 por ciento para que no tenga nadie excesivo poder e influencia en la compañía y no menos del 3 con el fin de que no quede excesivamente atomizado ese núcleo estable y el propósito de estabilidad que se está persiguiendo quede traicionado porque se un número muy difícil para ponerse de acuerdo entre ellos. Se establece un compromiso mínimo de permanencia en la compañía durante tres años, igual que lo han adquirido American Airlines y British Airways. La valoración que a estos efectos se hace de la compañía es la misma que se ha establecido con American Airlines y British Airways, esto es un precio máximo de 580.000 millones, si bien ese precio puede quedar sujeto a correcciones en función del resultado final de dos con-

ceptos: el valor de los terrenos de La Muñoza y del valor que finalmente asigne el mercado a la participación que Iberia tiene en el sistema de reservas Amadeus, donde Iberia tiene el 29,2 por ciento y está en proceso, la decisión está tomada, pendiente de que se haga en el momento que los responsables crean oportuno (en este caso los responsables no es SEPI ni la propia Iberia por la participación es minoritaria en esta compañía) decidan su salida a Bolsa.

Una vez concluya la fase de formalización de la venta a American Airlines y British Airways —ahora me refiero ya a la venta formal— y también la decisión de quiénes son los accionistas de ese 30 por ciento, se procederá a realizar la correspondiente oferta pública de venta de las acciones de la compañía hasta conseguir que el Estado salga en su totalidad del capital de Iberia. Nuestra previsión es hacer esa oferta pública de venta a lo largo del mes de junio, veremos cómo van los mercados y cómo se desarrolla este proceso durante este tiempo; si no fuera el mes de junio previsiblemente lo fuera en el mes de octubre o cuando sea más adecuado en términos de mercado.

A estos efectos el consejo de administración de SEPI aprobó, el 2 de diciembre de 1998, los criterios de selección de las entidades a efectos de señalar mediante el correspondiente concurso —se han convocado seis nacionales y nueve internacionales— quienes pueden ser los coordinadores globales de esta operación de colocación en Bolsa, concurso que todavía no se ha decidido. Este sería el planteamiento respecto de Iberia, sin perjuicio de las cuestiones que planteen los señores diputados.

Paso directamente a Babcock Wilcox. La pregunta sobre Babcock Wilcox, propuesta por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, es informar sobre el proceso de privatización de la empresa Babcock Wilcox y la posibilidad de reiniciar de nuevo el mismo dadas las dificultades existentes para asegurar la continuidad de la plantilla y de su actividad, así como la situación económica y patrimonial al día de hoy de la citada empresa.

Sobre el proceso de privatización de Babcock Wilcox, lo mismo que sobre el de Iberia, hemos tenido ocasión de comentar en varias ocasiones; en todas las comparecencias que he hecho ante la Comisión de Industria por uno u otro motivo, se han ido comentando estos dos procesos.

En la anterior comparecencia en la Comisión, en mayo del año pasado, tuve ocasión de exponer el desarrollo de la operación hasta que se había preseleccionado la oferta de Kuaerner y hasta ese momento los hitos fundamentales eran que se había iniciado el proceso de privatización a finales de 1997, con la selección del asesor externo que había conectado con todas las compañías que podían tener interés respecto a Babcock Wilcox, se procedió al envío de la información correspondiente a todos los concurrentes que mostraron interés, el consejo de administración de SEPI, el 27 de marzo de 1998, seleccionó a Kuaerner para la fase final de negociaciones al considerar que su oferta era la mejor de las cuatro que se habían recibido, sobre todo en cuanto al plan industrial para Babcock Wilcox, el compromiso de empleo y la oferta económica.

A partir de ese momento se dio comienzo a la negociación de las condiciones finales de la venta con el objeto de llegar a su conclusión, que en aquel momento pretendíamos, incluso antes del verano de 1998. Si embargo, en los

meses de junio o julio —y ya se hizo patente, sobre todo, a partir de septiembre— Kuaerner entró en una serie de dificultades internas de caída de cotización, de caída de resultados, se cambió de presidente de la compañía, etcétera, lo cual nos hizo ver que era prácticamente imposible, en aquel momento era inviable seguir adelante con la operación tal como se había planteado.

Con el objeto de mantener los principios de publicidad, de transparencia y de concurrencia que intentamos llevar a efectos en todos los procesos, se volvió hacia atrás en el sentido de volver a reabrir ese mismo proceso para todos aquellos que tuvieran interés en presentar ofertas, fueran o no fueran los mismos que lo había hecho con anterioridad. De hecho, fueron los mismos que lo habían hecho con anterioridad quienes nuevamente se presentaron con objeto de recibir toda la información.

Se han recibido nuevamente las manifestaciones de interés por parte de aquellos que concurren inicialmente; se ha desarrollado el proceso *due diligence* con objeto de que hagan las comprobaciones que consideren necesarias para formular su oferta definitiva y deberán hacer su oferta definitiva antes del día 22 de marzo, que es la fecha en que se concluye el plazo. Por ello, lamentablemente en este momento no estamos en condiciones de anticipar cuál va a ser la oferta porque hasta el día 22 no lo sabremos.

En la selección de la oferta, como es habitual en todas estas operaciones estrictamente industriales —me refiero a las que no son objeto de cotización en Bolsa— se comprueba que el plan industrial que presente cada uno de los interesados es realmente adecuado para la compañía, mejora la compañía y la pone en mejores situaciones. En ese plan industrial de futuro para Babcock Wilcox, deberán incorporar los interesados en su solicitud todos los aspectos tecnológicos, comerciales, financieros, de producto, de mercado, de estrategia de negocio, de empleo y compromiso respecto a la plantilla, su aumento o mantenimiento, y naturalmente la oferta económica. Una vez que el día 22 de marzo hayamos recibido todas las ofertas, a lo largo de los días siguiente procederemos a su evaluación. Desconozco en este momento si puede ser una evaluación en muy pocos días o vamos a necesitar más tiempo en función de la complejidad que se esté planteando, e incluso desconozco la bondad o no de las ofertas que se vayan a recibir; por tanto me excusaran que no pueda ser explícito. A lo largo del mes de abril podremos tener ya una información mucho más precisa y detallada sobre este tema.

Se pregunta también sobre la situación económica y patrimonial de Babcock Wilcox. Para decirlo muy brevemente, es una situación económica y patrimonial altamente comprometida. Las principales magnitudes del grupo Babcock Wilcox en 1998 son tan poco brillantes como las siguientes: ingresos 26.475 millones; resultados de explotación negativos en 7.606 millones; resultados financieros negativos en 1.897 millones; resultados extraordinarios negativos de 17.466 millones; rendimiento neto negativo después de impuestos, 19.402 millones. Téngase en cuenta a este respecto que se han hecho especiales saneamientos extraordinarios en determinadas partidas del balance de Babcock Wilcox, y por ejemplo se han dedicado a cobertura de déficit de provisiones por obligaciones sociales existentes que no estaban en su día suficientemente provisiona-

das, 13.100 millones de pesetas. En definitiva, estamos en una compañía que ha tenido en 1998 unas pérdidas globales en torno a 19.000 millones de pesetas y que queda en una muy delicada situación patrimonial y con unos fondos propios negativos en la matriz de aproximadamente 16.000 millones de pesetas.

También es cierto que a lo largo del presente ejercicio se ha hecho un notable esfuerzo comercial para ir alcanzado una cartera de pedidos al cierre del ejercicio de 41.600 millones de pesetas que es un 40 por ciento superior a la disponibilidad al finalizar el ejercicio anterior. Lamentablemente los resultados de estos esfuerzos de cartera comercial se ven al cabo de uno o dos años porque es cuando se empiezan a ejecutar las obras correspondientes a esa cartera que se contrata hoy, pero sí se está en ese sentido asentando el futuro, y ahora sí estamos pagando la falta de pedidos que se han producido en los últimos años.

Por tanto, en cuanto a este proceso quedamos a la espera de que se presenten las ofertas vinculantes el día 22 de marzo, y a partir de ese momento podremos informar con precisión de las ofertas presentadas.

El señor **PRESIDENTE:** El señor Navas es portavoz de uno de los grupos solicitantes de la comparecencia, y reglamentariamente puede intervenir ahora. Tiene la palabra.

El señor **NAVAS AMORES:** A pesar de que se haya hablado de Babcock Wilcox a lo largo de las comparecencias anteriores, en estos momentos creo que es especialmente relevante por cuanto se han producido una serie de acontecimientos que tienen una clara incidencia sobre la situación que viene atravesando Babcock Wilcox, y desde luego, cómo se puede consolidar su futuro.

Después del fallido intento de Kuaerner hace falta una reflexión sobre los criterios que se habían aplicado a la hora de determinar uno de los socios que podrían quedarse con esta empresa de bienes de equipo. Sobre todo me cuesta creer que desde el Ministerio de Industria no se hiciese un estudio sobre la situación financiera de Kuaerner, lo cual me hace intuir que quizás nos pueda ocurrir con los futuros compradores de Babcock. No sólo se está mirando un plan industrial, no sólo se está mirando una oferta económica; tenemos que saber qué solvencia tiene quien nos está haciendo esa oferta.

Ya nos ha ocurrido con otras privatizaciones que en el momento que compañías extranjeras se apropian de compañías estatales comienza su revalorización, o por lo menos sufren un impulso al alza importante gracias a la adquisición de una empresa pública española. En este caso no les ha dado tiempo a ver los efectos de la adquisición de Babcock sino que en fechas muy anteriores a la compra se ha producido la hecatombe de Kuaerner. Imaginémonos si esa hecatombe hubiese tardado algo más y nos hubiese situado con una Babcock Wilcox dentro de Kuaerner, con una reestructuración de Kuaerner en cuanto a sus empresas repartidas a lo largo del mundo y una reestructuración respecto a qué sectores industriales son los que va priorizar y a cuáles va a abandonar. Por tanto, se nos olvida ese elemento que considero fundamental, que es la solvencia y el grado de credibilidad que tengan las ofertas de quienes vayan a pre-

sentar una oferta magnífica —el cuento de la lechera—, y que después no se sostenga en el tiempo. Luego volveré a preguntar sobre condiciones que el SEPI o el Ministerio de Industria entienden que se debe exigir a las empresas para la compra de Babcock Wilcox.

Usted ha comentado una serie de cifras sobre la situación económica y patrimonial de Babcock Wilcox y quisiera preguntarle de qué forma estas cifras están incorporadas en el cuaderno de venta que se haya presentado a los posibles compradores, y lógicamente la incidencia sobre las ofertas que ellos pueden hacer. Estamos hablando de una situación patrimonial muy perentoria, con una cartera de pedidos que la realizaremos en el momento que hable de la gestión realizada en Babcock Wilcox, que es una cartera de pedidos pésima y con unas expectativas estratégicas pésimas. Hay que ver qué incidencia tienen los contenidos del cuaderno de venta en las posibles ofertas que puede haber. Cuando usted habla de las *due diligence*, quiero que nos explique si tienen ya en su poder alguno de los debates que haya habido con los candidatos a comprar Babcock para conocer sobre qué tipo de cuestiones están haciendo más incidencias, qué tipo de preguntas están haciendo con más insistencia, si afectan al personal, si afectan a la formación, a la capacitación, a cuestiones salariales, si están hablando del pasivo, de las jubilaciones, prejubilaciones, etcétera. Quiero que nos comente qué evaluación está haciendo la SEPI sobre estas preguntas, porque de alguna forma pueden orientar sobre los elementos que las empresas interesadas están priorizando, o puede ser uno de los elementos sobre los que pueda pivotar las futuras propuestas sobre esta empresa.

¿Qué criterios va a valorar más la SEPI? ¿Estamos apostando por una empresa que vaya a realizar proyectos de llave en mano? ¿Es un mercado que actualmente tiene una gran dimensión y proyección? ¿Si vamos a trabajar ese campo realmente tenemos que buscar una garantía en la financiación de esos proyectos puesto que su rentabilidad se hace a medio plazo? ¿Vamos a mantener una exclusividad comercial sobre algunos de los productos? La antigua oferta de Kuaerner sí lo recogía. Estamos intentando que si vienen mal dadas, como dice el castellano viejo, podamos salvar los muebles; es decir, no podemos entregarnos con armas y bagajes a un proyecto que quizás a medio plazo no se consistente, y por tanto, en esa privatización tenemos que garantizar y blindar una serie de aspectos comerciales, de aspectos industriales y tecnológicos que en caso de una reversión de la situación de compra nos permitan mantener un proyecto industrial hasta el momento que se pueda hacer otra nueva política de alianzas. Por tanto es fundamental que se concrete cuál va a ser el acceso a la tecnología que va a tener Babcock ante ese nuevo comprador, si realmente vamos a estar realizando en nuestras ingenierías el diseño, la parte básica de los proyectos, o vamos a ser unas sucursales de la ingeniería matriz de nuestro comprador y vamos a ajustarnos a hacer prácticamente ingeniería de detalle, que no va a dar valor añadido a nuestra ingeniería y a nuestra capacidad para poder situarnos industrialmente ante cualquier incertidumbre.

Queremos saber cómo valoran ustedes la necesidad de que Babcock Wilcox tiene que seguir manteniéndose como un ente jurídico independiente, con una contabilidad, con

una marca. Necesitamos que se garantice el mantenimiento de una estructura productiva como la actual; encaja todo en ese blindaje que comento es necesario para que se garantice una continuidad de Babcock a pesar de cualquier contingencia, una estructura polivalente como la actual que está encuadrada con una ingeniería, con una fabricación, con una red comercial, con una gestión de contratos, con una investigación y desarrollo, compras, etcétera.

Pasaremos ya a la parte social que está realmente preocupada, porque después de la experiencia habida en el proceso iniciado con Kuaerner, han llegado a la conclusión de que las promesas de participación no se han cumplido, por lo menos no se han cumplido con el grado de satisfacción que los sindicatos esperaban, a pesar de que los sindicatos hayan venido a hablar con Kuaerner, hablar con SEPI, pero ellos están reclamando una participación en el auténtico núcleo importante de las decisiones; ellos no son los accionistas pero son los agentes sociales, y tal y como por lo menos en algunos discursos ustedes lo han mencionado, van a contar con ellos para la toma de decisiones y sobre todo en los momentos claves cuando haya que tomar decisiones que tanto les va a afectar para su futuro. Por tanto, quisiera que ustedes volvieran a concretar la participación que van a tener los sindicatos en la elección de la nueva oferta porque con cada una de las ofertas están haciendo una apuesta industrial concreta, no todas las ofertas va a situar a Babcock en un mismo proyecto industrial. McDermott tiene una especialización, Deutsche Babcock Steinmüller tiene otra, Duro Felguera tiene otro proyecto industrial. Quiero decir que cualquiera de las elecciones supone lógicamente un proyecto industrial para Babcock y los sindicatos, la parte social quiere que se escuche su voz con el conocimiento de detalle que se tiene de la empresa, y posicionarse alrededor de cualquiera de las ofertas que se vayan a presentar.

Ahora pasamos a las garantías. ¿Qué garantías son las que ustedes solicitan a los actuales candidatos, futuros compradores de Babcock Wilcox? ¿Si nos vamos a centrar exclusivamente en el tema de avales? ¿Si se va a hacer una venta fraccionada y quizás entendamos que una parte de Babcock se puede vender en este momento y guardar como propiedad del Estado una parte estratégica previendo cualquier contingencia y situar en una segunda fase esa venta definitiva? Quisiera que lo analizase.

Sobre la gestión de Babcock desde que ustedes están en la responsabilidad de Gobierno. ¡Vaya papelón! No heredaron todo del pasado, y aquí tienen la posibilidad de poderlo expresar. La cartera de pedidos que se ha gestionado desde que el Partido Popular llegó a Gobierno y cambió la dirección de Babcock ¿cómo lo analizaría? Usted ha hablado del resultado a diciembre de 1998. Yo he tenido ocasión de hablar también con la dirección de Babcock antes de la última reestructuración y la verdad es que era un cuento en el cual al final todo el mundo era muy feliz, todos ganaban mucho dinero y Babcock no necesitaba siquiera una política de alianzas estratégicas con nadie; eso era la dirección de Babcock Wilcox nombrada por el Partido Popular. La cartera de pedidos era inmensa, nuestra introducción en los mercados era descomunal, nos sobraban y prácticamente teníamos que no presentarnos a concursos ni proyectos porque estábamos supersaturados y no sabíamos

qué hacer con este *overbooking*. Es responsabilidad del Partido Popular la gestión realizada en Babcock en estos tres últimos años, y por lo tanto tienen que asumir esta responsabilidad de la catástrofe de esa gestión.

También quisiera conocer la incidencia que según su criterio ha tenido en la proyección internacional de Babcock una empresa que básicamente está trabajando en el mercado internacional, toda esta situación, la pésima gestión de estos tres años, esta situación de privatización frustrada, y sobre todo quiero que me analice qué acciones estratégicas ha tomado SEPI sobre el sector de bienes de equipo, porque ¿Babcock está fuera del mercado del mercado de las centrales del ciclo combinado? Actualmente hay proyecto de diez centrales en España y Babcock no está en ninguna, cuando se supone que es uno de los mercados que aparentemente y en teoría debían ser los que Babcock Wilcox debería estar tecnológicamente preparado, dotado de infraestructura, de formación, de capacitación, etcétera. Hoy, Babcock está fuera del programa de centrales de ciclo combinado por una decisión de la SEPI y usted está aquí para poder rebatir esta afirmación que le hago.

Como usted sabe, la privatización de Babcock ha tenido un interés especial para el Gobierno Vasco —no voy a evitar pronunciarme sobre la situación geográfica de Babcock Wilcox— una factoría que está asentada en la margen izquierda del Nervión, y después de las reconversiones y de los cierres parciales y totales que ha habido de las industrias tractoras y motores de la economía de esa comarca, nos encontramos con una afirmación del Ministerio de Industria en fechas recientes en Bilbao y, dice que como en este proceso no se privatice Babcock la única posibilidad será cerrarla.

Este tipo de afirmaciones son incendiarias cuanto se está diciendo en un polvorín, en un almacén de líquido inflamable. El ministro enciende fuego y lógicamente no es una situación que los ciudadanos de la margen izquierda ni los trabajadores de Babcock hayan creado o facilitado que se dé esta situación tan dramática sino que reconversión tras reconversión, ajuste tras ajuste, nos estamos encontrando con una empresa raquítica, una empresa que hace veinte años tenía 5.500 ó 5.700 trabajadores y hoy nos encontramos con 1.200 esperando que caiga todavía un chaparrón encima de Babcock.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando.

El señor **NAVAS AMORES**: Termino en un minuto. Por tanto, la participación de Gobierno vasco en el proceso de privatización actual, no sólo ya su participación y su influencia en la fallida alternativa Kuaerner sino en este momento. Yo le planteo una propuesta de mi grupo parlamentario que aprovechando el proceso de Babcock Wilcox se basa en la necesidad de reestructurar el conjunto de sectores de bienes de equipo en España, y por supuesto quiero subrayar en este momento el hecho de que el Ministerio de Industria tuvo una actitud de desprecio sobre la oferta de Duro Felguera cuando se presentó la primera solicitud de oferta sobre Kuaerner.

En este momento ¿cuál es la apreciación que tiene el Ministerio de Industria o la SEPI sobre la oferta que tiene

Duro Felguera cómo puede variar, o qué matices y diferencias puede tener la oferta de Duro Felguera respecto de la que realizó con anterioridad? Nosotros entendemos que en este proyecto privatizador de Babcock se debe consolidar un gran *holding* español de bienes de equipo junto con las alianzas externas que puede haber. Desde luego no puede quedar fuera de este gran bloque de bienes de equipo ninguna de las empresas que actualmente trabajan este sector industrial tan importante.

Mecánica de la Peña, también situada en Vizcaya, tiene el problema de su alianza con Kuaerner, lógicamente se encuentra en una situación de búsqueda de consolidación de futuro; Duro Felguera tiene ya trazado un proyecto industrial y está con una dinámica de funcionamiento regular y Babcock Wilcox ¿qué? Sobre todo quiero que considere la necesidad de reestructurar el sector de bienes de equipo en España ese gran *holding* de bienes de equipo en nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: En el tema de Babcock Wilcox hay un debate que han podido los grupos portavoces por separado, y vamos a hacer la intervención y dejarla terminada.

El señor Rodríguez tiene la palabra. **(El señor Navas Amores pide la palabra.)**

Perdón, señor Rodríguez. Señor Navas.

El señor **NAVAS AMORES**: Es que me tengo que ausentar de la Comisión para ir a la de Asuntos Exteriores. Pido disculpas, y simplemente, solicito que introduzca dentro de las preguntas qué pasa con Babcock Wilcox-Madrid que está al margen de todo este proceso.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Brevísimamente, señor presidente, no por interés de meter la nariz donde no debemos sino solamente por una cuestión informativa que puede indirectamente afectar a Galicia, quería preguntar al señor presidente de la SEPI si es cierto que la industria de bienes de equipo es un sector en alza a pesar de estar sometido a una fuerte competencia internacional e incluso a un proceso de transnacionalización, y por lo tanto de control por grandes empresas transnacionales.

Si la privatización de Babcock Wilcox se va a hacer a través de algunas renegociaciones con empresas de bienes de equipo europeas y, más concretamente, la alemana Deutsche Babcock o a través de algún socio tecnológico y empresarial estadounidense como Babcdemos, y si existe alguna relación entre el proceso de privatización de Babcock Wilcox y el de Imenosa que perteneció a Babcock Wilcox hasta 1996. También si me podría decir qué política de saneamiento de Babcock Wilcox se hizo desde 1996 hasta hoy.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Mendizabal tiene la palabra.

La señora **MENDIZABAL GOROSTIAGA**: Señor Ferreras, no puedo evitar la tentación de iniciar mi intervención, que va a ser muy breve por supuesto, haciendo

una crítica general a la política de privatizaciones del Gobierno, crítica general que se ha hecho en múltiples ocasiones por parte de mi grupo parlamentario acusándola de acelerada, precipitada, indiscriminada, y sobre todo de falta de transparencia. A pesar de que ha habido muchas insistencias por parte del Gobierno (ayer mismo teníamos la comparecencia del subsecretario de Economía en la Comisión de Economía hablando del tema de privatizaciones de la Seppa) y se insiste continuamente en la importancia que se da al mantenimiento del proyecto, a la transparencia, al control, la verdad es que respecto a la transparencia y al control hemos denunciado múltiples veces que nada de nada, no tenemos más que analizar cuál ha sido la evolución, el comportamiento y el papel del Consejo Consultivo de Privatizaciones, un trabajo que yo no quisiera calificar de inútil pero sí de falta de eficacia, de falta de transparencia a la hora de iniciar los informes; falta de transparencia que incluso se ve en el propio funcionamiento y gestión del Consejo Consultivo.

Otro ejemplo bastante claro que hemos tenido estos días y del que hablamos de manera reiterada, es la subcomisión de privatizaciones que ha tenido un funcionamiento en esta cámara bastante triste porque nunca comparece nadie, siempre pasa algo, las agendas se mueven, y el caso es que a pesar de que sé que el portavoz del Grupo Popular va a decir que no hay ninguna actitud consciente por parte del Partido Popular para boicotear esto y que se admiten absolutamente todas las comparecencias respecto a privatizaciones, el hecho claro es que a esta subcomisión no asiste ninguno de los presidentes de las empresas privatizadas.

Estos son ejemplos del talante en el tema de privatizaciones, y desde luego en el caso de Babcock Wilcox es un ejemplo paradigmático porque además de no haber transparencia ni control, resulta que lo del mantenimiento del proyecto lo tenemos manga por hombro.

La verdad es que el fracaso —porque no creo que podamos hablar de otra manera— de la privatizaciones a favor de Kuaerner ha dejado a la empresa en una difícil situación. El propio Presidente de la SEPI ha dicho que la empresa ha sufrido un deterioro continuo durante todos estos años y este fracaso está creando una serie de incertidumbres sobre el futuro que a la gente que estamos allí nos preocupa de manera importante, no sólo por la importancia del propio proyecto industrial sino por la situación o por la ubicación de la propia empresa que es la margen izquierda y zona minera, una zona que está muy afectada por la crisis.

La situación de deterioro acelerado que ha tenido la empresa ha sido expresado, a través de determinados parámetros económicos-financieros, por el presidente y yo no tengo más que compartir la caída de la facturación, de la cartera de pedidos, de los resultados ordinarios de explotación, incluso del propio endeudamiento. Lo que sí le quisiera pregunta es si la cartera de pedidos en 1998 ascendía a 41.600 millones, porque yo tengo otras cifras. De todas formas, tendríamos que analizar qué razones ha podido haber para que se haya registrado este deterioro en los parámetros económico-financieros o en el funcionamiento de la empresa. Creo que ha habido diversas razones, y no se pueden desechar: la inestabilidad de los propios equipos gerenciales o de los equipos directivos, que no se sabe muy bien en función de qué se han nombrado, se han desnombrado,

porque parece ser que en muchos casos no respondían a criterios de gestión. Quisiera que ese tema lo aclarara. También ha habido una pésima gestión de los recursos humanos en general, de las inversiones, por lo menos es lo que dicen en la empresa. Y, por otra parte —y en esto tiene mucha responsabilidad la SEPI—, el proceso exclusivo de privatización con Kuaerner, desde un determinado momento, ha respondido más a otro tipo de criterios que a los criterios puramente de racionalidad económica, ha habido otro tipo de intereses y el presidente de la SEPI nos lo debería aclarar.

En definitiva, creo que ha habido una responsabilidad clara por la gestión de este proceso de privatización y me gustaría que nos lo explicara y que asumiera las responsabilidades de la SEPI en la decisión precipitada. Y se ha ido alargando mucho en el tiempo el tema de la negociación. Dice que la mejor oferta era la de Kuaerner y yo no tengo ninguna duda, pero la continuidad de ese proceso ha sido bastante grave para el futuro de la empresa. Quisiera que se asumieran las responsabilidades —no sé si el director de la SEPI, pero sí el señor ministro— de las declaraciones, que, como ha dicho el anterior portavoz, son declaraciones que no puede hacer la Administración y menos el ministro de Industria, porque generan incertidumbre e inestabilidad, hablando del proceso de la empresa. También me gustaría saber si la SEPI piensa que el futuro de Babcock-Wilcox y de quien asuma su proceso de privatización tendrá que estar ligado en cierta forma a otra empresa, otra empresa vasca, que es Mecánica de la Peña.

Finalmente, para abreviar, no voy a hacer más que adherirme a todas las preguntas que ha hecho el portavoz de Izquierda Unida, el señor Navas, y que me han sido enviadas asimismo por el comité de empresa de Babcock-Wilcox.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Peón tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PEÓN TORRE**: Señor presidente de la SEPI, bienvenido a la Comisión una vez más y le deseo toda suerte de éxitos en la gestión que está desarrollando al frente de la misma, nosotros queremos que con un balance extraordinariamente positivo.

Algún interviniente que me ha precedido en el uso de la palabra manifestaba una opinión general sobre el proceso de privatizaciones. Como esta tarde vamos a poder debatir al respecto porque hay una interpelación de su grupo para el Pleno, me gustaría ceñirme a lo que es el objeto de la comparecencia de hoy, que es el caso concreto de Babcock Wilcox.

Es cierto que se puede hacer un planteamiento general y nosotros sí le pedimos que Babcock Wilcox no sea una excepción en la política de privatizaciones del Gobierno, una política de privatizaciones en el conjunto de un programa-marco que se corresponde con unos principios, con unos criterios, con unas garantías, y que persigue fundamentalmente unos objetivos, que se pueda acordar un plan industrial, que ese plan industrial vaya orientado al mantenimiento de la actividad industrial, que exista un mantenimiento del empleo como consecuencia de ese mantenimiento de la actividad y que se ofrezcan unas garantías de

todo ello. En definitiva, que Babcock-Wilcox, señor presidente de la SEPI, no sea una excepción. Nosotros estamos seguros de que esa es la razón principal de que se haya dilatado tanto el proceso de privatización de Babcock-Wilcox, la necesidad, el esfuerzo de la SEPI de que se cumplan también en este caso esos criterios, que han sido los que han guiado la política general de privatizaciones del Gobierno y de la SEPI.

Dicho esto, no para establecer un debate con ningún otro grupo sino simplemente para manifestar nuestra perplejidad por lo que se dice, no entendemos cómo se puede acusar, en el caso de Babcock-Wilcox, a la SEPI de actuar con celeridad o de forma acelerada y al mismo tiempo acursarla de alargar excesivamente el proceso. Es verdad que las palabras lo soportan todo, pero no entendemos, insisto, cómo se puede acusar a la SEPI en el caso de Babcock-Wilcox de actuar de forma precipitada y de alargar el proceso.

No vamos a entrar ahora, porque no es el momento, en la polémica sobre la presencia de los presidentes en la subcomisión, presidentes de empresas ya privatizadas, pero insisten una vez más en que es la prueba del nueve de la transparencia, que comparezcan unos presidentes que no han tenido nada que ver con los procesos de privatización, como ya ha mantenido la propia SEPI, porque quien opina y decide sobre esos procesos es la propia SEPI, no los presidentes de las empresas, que era lo que ocurría antes. Se insiste, digo, en que la prueba del nueve de la transparencia es que esos señores comparezcan para explicar cosas en las que ellos no han participado. Nuestro grupo no se opone en absoluto —y nunca lo ha hecho— a esas comparecencias que esperamos que se puedan celebrar, pero la transparencia no se define por eso, señorías. Se define por los controles que ha establecido este Gobierno para estos procesos, se define por las múltiples presencias del presidente de la SEPI —hoy es una buena ocasión para explicar todas estas cuestiones en relación con las empresas que están siendo objeto de privatización— y se define por la actividad parlamentaria de esta Cámara, no tanto con los presidentes de esas empresas, sí con el presidente de la SEPI, con el ministro, con el secretario de Estado, etcétera. Por tanto, señorías, manifiesto nuestra perplejidad porque se acuse, en el caso de Babcock Wilcox, que es hoy objeto de debate, al presidente de la SEPI de falta de transparencia cuando hoy mismo viene a dar explicaciones, y lo ha hecho ya en muchas otras ocasiones. Nos sorprende esa aparente contradicción entre acusar de falta de transparencia y las reiteradas presencias del presidente de la SEPI para dar explicaciones sobre el tema Babcock-Wilcox en esta Comisión.

Nos satisface alguna otra intervención, en concreto la del portavoz de Izquierda Unida, que no está presente ahora en la sesión porque ha excusado su presencia para asistir a otra Comisión y nos sorprende gratamente, porque ya no se plantea el no a la privatización. Creemos que es un avance, que ya hay un consenso unánime en cuanto a la necesidad de encontrar una salida al grupo en el conjunto de un grupo empresarial, de una dimensión empresarial, que permita precisamente su viabilidad industrial, el mantenimiento de empleo y la garantía del progreso definitivo para la zona del margen izquierdo. Es un avance y coincidimos en que hay que buscar, como ya he dicho antes, todos esos objeti-

vos de mantenimiento del plan industrial y de actividad y que tiene que hacerse con garantías, pero nos alegramos de haber encontrado ese punto de acuerdo con Izquierda Unida en que, efectivamente, esa es la vía por la que ha de caminarse.

Las quejas de algunos grupos en cuanto a la información que demandan los sindicatos y las quejas en concreto del comité de empresa de Babcock-Madrid, que dice no encontrarse representado suficientemente en algunas decisiones que se toman, sobre todo en lo que es el seguimiento del plazo de concertación social que se aprobó en 1996, han sido trasladadas a nuestro grupo parlamentario. Yo me sumo a las manifestaciones que han hecho los demás grupos en el sentido de que, si es posible, se les dé contestación y no necesitamos añadir mucho más.

En cuanto a la gestión del grupo Babcock también soy yo de Bilbao, lamento más que nadie la situación que se produce en él soy consciente de que hay que encontrar la mejor solución y no una solución a corto plazo que mañana nos dé una sorpresa, encontrar una solución con posibilidad de subsistencia a medio y largo plazo. En eso hay que ser firmes y consecuentes, hay que agotar todas las posibilidades de negociación. Pero tampoco es justo que se diga que se ha producido una hecatombe en Babcock Wilcox y que se hable de las declaraciones del ministro de que, si no hay solución para la situación, habrá que cerrarla porque la Unión Europea nos obligará a ello, señorías. Hay que decir las cosas como son. Ahora tenemos un problema, tiene el Gobierno ahora la necesidad de negociar en la Unión Europea ampliaciones de capital que van a exigir un esfuerzo negociador serio para garantizar la viabilidad inmediata del propio grupo. Y el Gobierno español no puede hacer lo que quiere o lo que querría hacer, que sería mantener todos los puestos de trabajo sin ninguna excepción. Pero estamos sometidos a una normativa y a unas obligaciones intercomunitarias que nos obligan, queramos o no. Advertir sobre los riesgos de determinadas situaciones no es hacer declaraciones incendiarias; es simplemente advertir de riesgos o de determinadas situaciones.

Nosotros estamos convencidos de que esas situaciones extremas no se van a producir en ningún caso, pero yo se puede decir que son incendiarias determinadas declaraciones que tratan de llamar la atención sobre la necesidad de buscar soluciones en el consenso de todos. Por otra parte, tampoco nos parece justo que se diga que la responsabilidad de la gestión es del Partido Popular. Yo creo que la responsabilidad de la gestión —el propio presidente de la SEPI está aquí para corroborarlo— es, en primer lugar, del presidente de Babcock Wilcox del actual presidente, que es el vicepresidente de la SEPI que no creemos que es del Partido Popular, y del propio presidente de la SEPI, que tampoco es del Partido Popular. La última responsabilidad política entre los ciudadanos es cierto que es del Partido Popular, la responsabilidad de cómo se está llevando a cabo ese proceso, pero también lo es del Gobierno vasco, también. El Gobierno vasco ha intervenido activamente en este proceso, ha dado su opinión, ha mostrado sus posiciones. Otros gobiernos autonómicos también lo han hecho, pero en el caso del Gobierno vasco está claro por la presencia de Mecánica de La Peña, de esa misma comarca, y las múltiples reuniones que se han producido con el Ministerio de

Industria, para un plan de revitalización de la margen izquierda. La responsabilidad política el Partido Popular no la rehuye, pero no es la única responsabilidad y el propio Gobierno vasco, entonces integrado por PNV y Partido Socialista, también entendemos que tiene no sé si la misma pero desde luego alguna responsabilidad política ante los ciudadanos de esa margen izquierda.

Y, en clave positiva, ha de decirse que estos partidos Izquierda Unida, también, tienen una responsabilidad política ante la margen izquierda, ante es haber dado lugar al plan de revitalización de la margen izquierda, plan que se puso en marcha con el consenso de todos los grupos parlamentarios en esta Comisión y que creo que nadie discute que está siendo muy beneficioso para esa margen izquierda, a pesar de que en estas semanas se estén cuestionando todos los planes que realiza el Ministerio de Industria para la revitalización de determinadas comarcas que lo necesitan.

Por lo tanto, señores, siendo realmente rigurosos, todos tenemos responsables en cuanto a la margen izquierda; algunos sólo en clave positiva, otros también tenemos la responsabilidad de seguir pidiendo esfuerzos para que se dé una solución al problema de Babcock Wilcox. En cualquier caso, nuestro grupo lo que desea es el mayor éxito en la resolución final del expediente y toda la información que sea posible, considerando que estas comparecencias resultan tremendamente útiles y provechosas para demostrar que efectivamente se están produciendo estos procesos con absoluta transparencia.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ferreras tiene la palabra, para contestar a las preguntas que le han hecho. Si usted no dispone ahora de alguna respuesta, podrá enviarla a la Comisión por escrito.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES** (Ferreras Díez): Creo que la dificultad está en contestar a todas y cada una de las cuestiones porque lamentablemente en mis notas quizás se me haya escapado alguna.

Si me permiten la expresión, las manifestaciones que en general hacen algunos representantes de los grupos me ayudan poco a vender al compañía, me ayudan poco a privatizarla bien. Sin duda que Babcock Wilcox no es ninguna joya de la corona, no lo es. Está mucho mejor de lo que la recibimos y estoy dispuesto a hacer el análisis comparativo, ratio por ratio. Estoy dispuesto a hacer una comparecencia especial sobre ese tema, si ustedes lo desean, sin perjuicio de asumir todas las responsabilidades que me correspondan como presidente de la SEPI, las asumo, porque para eso estoy y eso va en el sueldo, pero tengo la absoluta convicción de que no se ha perjudicado en absoluto a Babcock Wilcox, sino todo lo contrario. Sin embargo, hay determinadas expresiones y determinadas manifestaciones que ayudan poco a mantener el clima de normalizada que tiene que haber en un proceso como el que estamos llevando, que es la venta de una compañía. Y una muestra evidente de cuál es ese clima de entorpecimiento es el hecho de que determinadas manifestaciones que están haciendo los señores diputados revelan un contenido de información que, razonablemente, no pueden tener. No pueden tenerla, porque no es pública. No sólo no es pública, es que ni

siquiera la tiene la SEPI. Les acabo de decir que el 22 de marzo es cuando se reciben las ofertas y, mientras, razonablemente, nadie puede hacer valoraciones sobre cuáles son las ofertas, los contenidos industriales, o los sujetos que están haciendo esas ofertas. Por tanto, el hecho de que se esté diciendo, en sede parlamentaria nada menos, quienes son los ofertantes y las presuntas intenciones de unos u otros, no me parece que favorezca lo que es la racionalidad, la confidencialidad de las operaciones. No es falta de transparencia, es sentido común. Yo no sé si se presenta McDermott, no lo sé; lo sabré el día 22. No sé la oferta que va a hacer. Y no sé si la oferta va a incluir o no a Mecánica de La Peña, porque ese no es mi tema; ese es el tema de quien presente el correspondiente proyecto industrial.

Por tanto, vaya por delante que creo que debemos mantener una cierta serenidad en estos temas, que se está en un quicio muy especial entre la política y la empresa, pero hay que permitir que también las cuestiones de la empresa funcionen con normalidad, de manera que no le causemos especiales problemas por lo que se esté diciendo desde estos foros. Además, insisto en no anticipar cuál es el resultado de la presentación de ofertas, pues no lo sabremos hasta el día 22; no lo sabemos nadie. A lo mejor resulta que no se presenta ninguno o se presentan otros tres más; no lo sé. A lo mejor resulta que hacen unas ofertas muy malas o hacen unas ofertas muy buenas. Lo sabremos a partir del día 22. Mientras tanto, nadie sabe nada. Todo es pura conjetura y especulación y de la conjetura y especulación no saquemos juicios de intenciones de cualquier tipo.

Agradezco a la señora Mendizabal que haya reconocido que determinadas cuestiones se las trasladaba el comité de empresas, lo cual revela que el comité de empresa sí que está debidamente informado de las cosas que debe estar informado, a pesar de las quejas de su falta de participación, que ha traducido el representante de Izquierda Unida. Eso quiere decir que sí que están informados; están en sesiones casi permanentes con la dirección de la compañía y con la propia SEPI, donde les estamos informando de todos los detalles del proceso. Y eso es lo que les permite pasarles a ustedes después una información, que probablemente tampoco tenga ninguna importancia pero que es una información que no está a disposición de nadie. Esto quiere decir, repito, que están informados. No es verdad que no estén informados. Si se lo han dicho a ustedes, es que están informados.

Me preguntaba el señor Navas que cómo es que puede ocurrir que la situación financiera de Kvaerner paralice el proceso y el examen de solvencia que se estuviera haciendo de un presunto adquirente. Yo creo que cuando se entra a fondo en ese examen de solvencia es cuando, afortunadamente, nosotros también ralentizamos el proceso, porque hay cosas que no terminamos de ver especialmente claras —estoy hablando de junio y julio de 1998—, y cuando discutimos determinadas cuestiones particulares de la posible operación. Hay cosas que no nos terminan de gustar, que no terminamos de ver suficientemente claras. Hasta ese momento, en la comunidad de negocios nadie se estaba planteando una situación poco brillante en términos económicos de Kvaerner. Cuando se empiezan a ver los datos desde el primer momento, vamos ralentizando esta operación hasta ver dónde se lleva. Y creo que gracias a esa pru-

dencia, que no es aceleración sino todo lo contrario, no nos vimos metidos después en una situación que hubiera podido ser más complicada.

Suscribo buena parte de las manifestaciones que hacía el señor Navas en cuanto a que el plan industrial tiene que tener cuestiones de tecnología, cuestiones comerciales, cuestiones de ingeniería. Pero hay que ser realistas y no debemos perder de vista que Babcock Wilcox es una compañía que tiene la tradición, en los últimos años, de perder el entorno de los 20.000 millones de pesetas. No perdamos de vista este dato. Porque ahora resulta que el objeto fundamental del proceso de privatización será mantener el nombre, mantener la tecnología, tecnología que en buena parte son cesiones de licencias que hacen otras compañías, mantener las ingenierías, hacer las plantas de llaves en mano, etcétera. Con todo eso hemos conseguido perder 20.000 millones de pesetas cada año, y me estoy refiriendo a los tres años últimos.

Si vamos a los anteriores, probablemente las cifras sean bastante más duras. Lo que hay que hacer es encontrar un proyecto industrial, que quizás, sin excesivas pretensiones, pero con sentido común, lo que nos dé es el mantenimiento de los puestos de trabajo y el mantenimiento de la compañía durante los próximos ejercicios. No perdamos de vista, cuando empezamos a reclamar cosas para el plan industrial, cuál es la situación de la compañía de la que estamos hablando. Garantías se adoptan en todos los procesos de privatización. En todas las ventas, el plan industrial se incorpora como una de las cláusulas del contrato y se establecen cuáles serán las garantías precisas del cumplimiento de cada plan.

Me decía que la SEPI ha prohibido acudir a Babcock Wilcox a las centrales de ciclo combinado. No sé de dónde sacan esa información pero en este caso quien se la haya dado les ha mentado descaradamente. Babcock Wilcox participa en la construcción de Dock Sud, en Argentina, que es una central de ciclo combinado. Lo hace para Repsol y para Endesa y está estrenándose en la tecnología de ciclo combinado en Dock Sud. Y no sólo no lo hace contra la opinión de la SEPI, sino que, si me apuran, lo hace gracias a la opinión de la SEPI ante la propia Endesa y ante Repsol. Ahora, hoy por hoy, no es el mayor especialista en el mercado mundial en centrales de ciclo combinado, porque, insisto, es la primera que está haciendo, pero nadie le ha dado una orden, faltaría más, de que no acudan a este tipo de operaciones.

Ha hablado el señor Navas de la participación del Gobierno vasco. En esta operación no ha participado en nada. Yo diría que la participación ha sido —si me permiten la expresión, lo digo con toda sinceridad— básicamente periodística. El único contacto que a estos efectos ha habido con el Gobierno vasco es la presentación que en su día hizo el Gobierno vasco. El viceconsejero del Gobierno vasco se limitó a decir que hay unos señores que pueden estar interesados en Babcock Wilcox, hablen ustedes con ellos. Esa fue toda la intervención, al menos todas las conversaciones que yo tuve con el Gobierno vasco sobre este tema. Que tuvieran interés en la operación de Kvaerner, interés absolutamente legítimo, y en Babcock Wilcox y Mecánica de La Peña, es perfectamente creíble y razonable, pero

no hay mayor intervención, no hay ninguna presión, ni nada que se parezca.

Decía también el señor Navas que había una actitud despreciativa por nuestra parte respecto de la oferta de Duro Felguera. Tengo la sensación de que hay cosas, de las que, aunque se expliquen con la mayor claridad y reiteradamente, se sigue diciendo siempre lo mismo. Nosotros no despreciamos ninguna oferta, no faltaba más. Sencillamente, en su día se presentaron para Babcock-Wilcox cuatro ofertas, y lo expliqué en esta misma Comisión. De estas cuatro ofertas había una que era especialmente buena, al menos en comparación con las otras, y otras tres especialmente malas, en comparación con la que parecía mejor.

Con el objeto de no seguir un proceso con cuatro, que implica mucha lentitud, que implica hacer las comprobaciones al mismo tiempo y que en definitiva implica algo tan complicado como poner de manifiesto toda la compañía, sus contratos, sus debilidades, sus fortalezas, frente a todos los posibles interesados, se optó, dado que ya había una diferencia notable y notoria entre los planes industriales y las ofertas que hacía cada uno de ellos, por una de ellas. No se pretendía despreciar a nadie. Pero ya dije en su día que la oferta inicial que presentó Duro Felguera era la tercera parte, en términos económicos, respecto de la que hacía en su día Kuaerner, era sensiblemente peor en lo que se refería al plan industrial y sensible peor en lo que se refería al mantenimiento de los puestos de trabajo.

Pregunta nuestra actitud respecto de Duro Felguera en el nuevo proceso. Estaríamos encantados de que hiciera una magnífica oferta y de que fuera la mejor. No hay ningún problema, no tenemos prejuicios en ese sentido. Ahora bien, lo que decía el señor Navas de que se reuniera en un único grupo a todo el sector de bienes de equipo creo que es especialmente complicado. Es mi impresión particular. Duro Felguera es una compañía que cotiza en Bolsa, de Babcock Wilcox estamos hablando y de Mecánica de La Peña no tengo más información que la que se puede obtener por medios normales en la Comunidad Económica. La SEPI no tiene ninguna acción en Mecánica de La Peña y no tiene ninguna acción en Duro Felguera. En cualquier caso, nuestro problema es Babcock Wilcox, no Mecánica de La Peña ni Duro Felguera. Tengo que decirlo con absoluta claridad. Porque no tenemos ni competencia, ni acciones, ni responsabilidad alguna en ese tema. Si hubiera un movimiento que naciera de los propios interesados en ese sentido, no tendríamos ningún inconveniente en estudiarlo, pero hasta este momento, desde luego, Duro Felguera, a mí, personalmente, no me ha planteado que esté interesado en ninguna operación de este tipo. Que Babcock Wilcox de Madrid esté apartado del proceso me sorprende. Hay constantes reuniones con el comité de empresa, insisto en que buena prueba es que les hayan trasladado una información de la que disponen y en ese mismo comité están representados los de Madrid, los de Bilbao y los de cualquier otro sitio.

El señor Rodríguez me pregunta sobre la relación en la privatización de Babcock Wilcox e Imenosa. En este sentido le diré que hay dos procesos en paralelo. El de Imenosa se está llevando en paralelo, con separación, aunque parece que hay alguno de los ofertantes que es común a nuestros procesos. Tiene también su lógica porque la actividad es similar y podrían confluir en su momento ambos procesos

de privatización. Me pregunta también cuáles han sido las políticas de saneamiento que se han llevado en Babcock Wilcox. Las políticas de saneamiento han ido fundamentalmente a algo tan elemental como ha rechazar la cartera de pedidos de la compañía. Mientras no se tengan pedidos, no hay trabajo. Ahora hay una cartera razonable, está en la media normal de todos los ejercicios de Babcock Wilcox. En cuanto a reordenación del grupo, se ha procedido a la desinversión de las participaciones minoritarias, se está en negociaciones para la desinversión de las filiales de Babcock Wilcox que se consideran no estratégicas, se está en proceso de desinversión de los activos inmobiliarios que no son operativos, se está intentando racionalizar los esfuerzos en el área comercial y también la presencia comercial de la compañía en determinados lugares del mundo, y se está intentando reforzar la capacidad de la empresa como desarrolladora de proyectos.

Por el Grupo Socialista, la señora Mendizábal me habla en general de la política de privatizaciones. Me remito a lo que ha dicho el señor Peón en cuanto a que de un lado nos critiquen que es acelerada y, de otro, que hayamos tardado tanto en el proceso; no se entiende muy bien. Pero tengo que decir, aunque a lo mejor no sea muy parlamentario, que me sorprende, no puede menos que sorprenderme que a estas alturas todavía sigamos insistiendo en el tema de la transparencia. Dice que no hay transparencia ni control de ningún tipo. Yo comprendo que puedan estar de acuerdo o no con las privatizaciones, con la idea general, aunque también deberían explicar por qué hicieron las que hizo su grupo en su momento: 77 compañías del grupo público se vendieron antes de la entrada del Partido Popular en el Gobierno, más de las que se han venido después y con muchísimas menos explicaciones. Eso es perfectamente comprobable en el «Diario de Sesiones». Se ha explicado en esta Cámara, por el ministro, por mí mismo, cada una de las actuaciones. Llevamos 276 comparecencias entre el ministro, mi humilde persona y el presidente de la compañía, sólo respecto del grupo de transporte aéreo. Si empezamos a sumarlas todas, se haría muy largo.

En octubre de 1998, se revisaron la solicitud de los distintos grupos parlamentarios, todas y cada una de las compañías. Se preguntaba específicamente cuáles eran las compañías, cuáles eran los procesos de privatización y qué política de alianza se llevaba. Creo que estuve cerca de dos horas explicando, compañía por compañía, cuenta de resultados, alianza que se hacían en cada una, política de privatizaciones, cómo se estaba haciendo en cada una de las compañías. Pero es que es más, ese día —y consta en el «Diario de Sesiones»— se ofreció poner a disposición de la Cámara, íntegramente, la documentación de los procesos de privatización. Se ofreció y posteriormente, en la subcomisión de privatizaciones, se insistió en ello. Toda la información de las privatizaciones que se han hecho desde marzo de 1996 hasta hoy está absolutamente a disposición de todos y cada uno de los diputados de esta Cámara. Si eso no es transparencia, no sé cómo hacerlo ya. Lo que sí le digo es una cosa, desde que se hizo ese ofrecimiento, en mayo de 1998, hasta hoy —y ha transcurrido un año— ni un solo diputado ha pedido una documentación respecto de ninguno de los procesos de privatización. Por tanto, no me digan que no hay transparencia porque tienen todo a su dis-

posición y no se ha pedido nada. Y cada vez que nos dicen que vengamos a esta Cámara, venimos y damos las explicaciones que sean oportunas.

Tampoco puedo aceptarla crítica de que haya una mala gestión. Es bastante difícil sacar adelante una compañía como Babcock Wilcox en las circunstancias en que está. Por eso mantenemos la gestión que existe hasta ahora. Ha hecho un magnífico trabajo en la realización de todos los proyectos de la compañía. Por tanto, no puedo aceptar esa crítica de mala gestión y no tengo ningún reparo en aceptar toda la responsabilidad que procesa, como en cualquier otra compañía. Además, en este caso, porque el presidente de la compañía es el vicepresidente de la SEPI y estamos absolutamente implicados necesariamente en todas y cada una de las cuestiones que allí se hagan.

La señora Mendizábal me dice que se da la exclusividad a Kuerner por no sé qué motivos. Me pide que explique por qué se da la exclusividad a Kuerner y parece quedar en el aire que son motivos poco confesables. Yo le he dicho los motivos. Sencillamente es el que presenta la mejor oferta, notablemente superior a todos los demás, y consideramos una pérdida de tiempo seguir con todos los demás cuando ya hay uno que es muchísimo mejor. Esto, desgraciadamente, se ha frustrado, pero no hay ningún motivo deshonesto, extraño, ninguna motivación política o nada que se le pueda parecer. Y, desde luego, si tiene el conocimiento o sospecha de que hay algo de eso, a mí también me gustaría enterarme.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a entrar ahora en el segundo tema, que había quedado pendiente, el de Iberia.

El señor Guardans tiene la palabra.

El señor **GUARDANS I CAMBÓ**: Lamentablemente, señor Ferreras, no ha podido escuchar su intervención sobre el tema de Iberia por haberme retrasado, aunque deduzco que muy profunda no habrá sido su exposición, puesto que he llegado a las diez menos cinco a esta Comisión —estaba anunciada a las nueve y media y me dicen que ha empezado con diez minutos de retraso— y estaba usted ya terminando su intervención sobre el tema de Babcock Wilcox. Leeré el «Diario de Sesiones», atentamente, pero algo me dice que no habrá sido muy detenida su intervención sobre el tema de Iberia, por puro reparto de tiempos. En diez minutos o quince minutos ha tratado usted entera la comparecencia sobre Iberia y la comparecencia sobre Babcock Wilcox. Es posible decir cosas muy prudentes y muy profundas en poco tiempo y, por lo tanto, me reservo la opinión sobre la información que haya facilitado a la lectura del «Diario de Sesiones», como digo.

Voy a hacer una breve referencia a la subcomisión de seguimiento de las privatizaciones, a la que se ha hecho referencia varias veces. Mi grupo fue el que promovió esa subcomisión, como bien sabe, y mi grupo manifiesta su absoluto desconcierto e incomodidad con la forma en que esa subcomisión ha funcionado. No basta con decir que los cajones del Ministerio de Industria están abiertos al diputado que quiera ir a hurgar en ellos, puesto que ni los medios al alcance de los diputados ni la función de los diputados es exactamente esa. Cuando se pedía información sobre las privatizaciones, lo que se pedía es que esa información se

facilitara a los diputados. Y facilitar información al Congreso no es exactamente lo mismo que decir: Vengan ustedes y cojan lo que quieran. Por tanto, las palabras que usted acaba de pronunciar diciendo que ni un sólo diputado ha ido a buscar esa información es perfectamente compatible con la falta de transparencia. La transparencia es poner sobre la mesa los documentos y hacerlos llegar uno por uno al hilo de cada una de las privatizaciones que ha habido.

No estoy formulando ninguna crítica sobre el propio proceso de cada una de las privatizaciones. Sobre eso no me pronuncio y sabe que globalmente mi grupo ha tenido y sigue teniendo una visión que en conjunto es positiva. Sí es bastante crítico mi grupo con la implicación del Parlamento en ese proceso. Lo ha sido y lo es ahora. No compartimos la idea de que la no presencia de los presidentes de las compañías privatizadas en esta Cámara no aporte nada. Efectivamente, quien más tiene que explicar los procesos de privatización es el accionista que ha privatizado. Sin ninguna duda. Y probablemente con intervenciones algo más largas que la que, en los diez minutos que calculo que ha durado la suya sobre Iberia, se ha destinado a la próxima privatización. Pero, insisto, espero que el «Diario de Sesiones» me ilustre y me convenza de que usted en diez minutos ha hecho una exposición absolutamente profunda sobre la actual privatización de Iberia; aprenderé mucho de lo que pueda leer allí.

La primera responsabilidad para hablar de las privatizaciones corresponde al presidente de la SEPI, pero los presidentes de las compañías que fueron públicas y que ahora ya no lo son tienen mucho que explicar, precisamente sobre la propia evolución de la compañía inmediatamente después de la privatización, sobre la forma en que consideran que la competencia está funcionando y sobre tantas otras cuestiones.

Es cierto que son ciudadanos privados al frente de empresas privadas y que este Parlamento, no tratándose de una comisión de investigación no tiene ningún instrumento para hacerlos venir. Por tanto, a diferencia de otros grupos, yo hablo en nombre del mío, no estoy haciendo una imputación al Partido Popular de que les haya animado a no venir. No echo en cara al Partido Popular que esos presidentes no hayan venido. Constató que no han venido, constató que no ha venido ni uno de ellos y que han despreciado a esta Cámara, porque no se han considerado obligados a venir y porque las agendas —se lo estoy diciendo no tanto a usted, sino al conjunto de la Comisión, puesto que tampoco usted es el responsable— de un presidente de una compañía se organizan en función de prioridades y, cuando la convocatoria de la subcomisión de seguimiento de las privatizaciones cae ante cualquier otro compromiso, da la impresión de que esas personas sólo van a comparecer aquí cuando no tengan otra cosa que hacer. Y, evidentemente, si esperamos que comparezcan aquí cuando no tengan otra cosa que hacer, no van a comparecer.

Por eso, mi grupo —todavía no lo ha planteado formalmente, pero lo digo con toda publicidad para que conste en el «Diario de Sesiones»— estudia plantear la disolución o la terminación formal de los trabajos de esa subcomisión, por inútil, por respeto a la Cámara y por respeto a la dignidad de esta Comisión. Porque esa subcomisión sólo tenía sentido en ese marco: recibiendo información que no ha

recibido, no teniéndola que ir a buscar como si fuéramos agentes judiciales, recibiendo información que no ha recibido, acumulando información que no ha recibido y escuchando unas explicaciones de los presidentes que tampoco ha tenido ocasión de escuchar. Para escucharle a usted tenemos esta Comisión, como es hoy el caso, esperamos seguirlo haciendo y en la sede de la propia Comisión de Industria seguiremos teniendo ocasión de hablar, en este caso, de la privatización de Iberia, de la Indra o de otras que puedan quedar pendientes.

Esto en cuanto a planteamiento global al hilo de otras intervenciones. No pensaba yo sacar este tema, pero lo ha sacado el propio presidente de la SEPI, lo ha sacado el portavoz popular y me ha parecido importante fijar la posición de mi grupo en este punto.

Sobre la propia privatización de Iberia, insisto en que, no habiendo podido escuchar la intervención, poco voy a decir. El otro día formulé una pregunta al presidente de Iberia, no la contestó y tampoco quise yo volver a plantearla. Es una pregunta de valoración, una pregunta netamente política y, por tanto, respeté también que no fuera él quien se mojara, por decirlo así. Mi grupo tiene un cierto miedo —como ocurrió con otras privatizaciones; algunas en otro ámbito como puede ser el ámbito de las telecomunicaciones— a lo que supone la privatización de alguien que tiene de hecho el monopolio de un determinado mercado. La presencia y el papel de Iberia, sin ser de monopolio, es sin duda muy superior y mucho más fuerte de lo que sería propio de un régimen de competencia abierta, por sus propias prerrogativas, no sólo por su tamaño y su cuota de mercado, que ya sería bastante, sino incluso por sus propias prerrogativas, por su peso en la propia infraestructura que utiliza. Hablamos de las terminales en las que tiene monopolio, por los slots que tiene adjudicados, etcétera. Por tanto, mi grupo, insisto, tiene cierto temor —a la vista de lo que ha ocurrido en otros Estados— a que la privatización de Iberia se convierta en algo positivo en sí mismo. Nosotros estamos a favor absolutamente de la privatización de Iberia, siempre y cuando vaya en paralelo de un reforzamiento de la competencia. Porque si alguien controla la mayoría del mercado, pero por lo menos tiene la obligación de comparecer ante esta Cámara y tiene un control parlamentario, por tratarse de empresa pública, además de los controles que los propios organismos de defensa de la competencia pueden hacer, es una solución aceptable. Si esa empresa pasa a ser privada, ya no tiene ningún tipo de control público y sólo tiene los controles que en el marco de la defensa de la competencia pueden funcionar, la situación para el consumidor finalmente no es buena. Y, siendo partidarios de una compañía de bandera con fuerza —que lo somos, siendo partidarios de que una compañía española tenga una presencia importante y absolutamente entusiasmada con lo que es su participación en la alianza internacional y, con que Iberia sea una compañía fuerte, prestigiosa y sólida, no hay el más mínimo resquemor como es obvio, sí somos grandes defensores de la competencia y, por tanto, me gustaría conocer la opinión del presidente de la SEPI de cómo se está garantizando eso. ¿Qué garantías tenemos los consumidores, a quienes también aquí representamos, de que el día que Iberia esté privatizada Iberia actuará en un mercado libre, permitirá a sus competidores funcionar y

ahí habrá auténtica competencia? Es una pregunta, insisto, que no es de blanco o negro, no es de dar datos de un balance; es un poco más profunda, pero no por eso menos importante.

Insisto en pedir excusas por no haber podido escuchar la exposición inicial y la leeré atentamente en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE**: El señor Rodríguez, del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Realmente, de los datos que ofrece el señor Ferreras sobre la situación de la compañía Iberia y el proceso de privatización en que está inmersa, llama la atención poderosamente algunas cuestiones. La primera es este cambio de la compañía, prácticamente en tres escasos años, en cuanto a su rentabilidad económica. En ese aspecto nos gustaría hacerle saber que esta rentabilidad económica no fue acompañada de una calidad del servicio de Iberia, por lo menos en lo que son las rutas de carácter interior del Estado español. El grado de desesperación de muchos viajeros de Iberia en cuanto a la puntualidad de los servicios, en cuanto incluso a la sustitución de los mismos, en cuanto a informalidad de que se hace gala muchísimas veces, no atribuible siempre a causas meteorológicas, hace que el usuario tenga una visión de la compañía no distinta del pasado; posiblemente, empeorada respecto del pasado. Esto coincide con un proceso de liberalización del sector que todo el mundo vendió en función de una supuesta competitividad. **(El señor vicepresidente, Gómez Darmendrail, ocupa la Presidencia.)**

Y hablando de competitividad o de rentabilidad económica, nos parece también que los datos que se da son un poco asombrosos, porque no es muy creíble que una compañía pueda pasar, en tres años, de estar prácticamente con pérdidas sustanciales a 3.000 millones de pesetas de ganancias en 1996 y 35.000 millones —si no entendí mal— de resultado neto en 1998. ¿Cómo es posible un cambio tan sumamente espectacular? Si los datos son correctos y no están hechos con una metodología que pueda ser discutible, cuestión que seguramente será la clave del asunto, realmente no podría haber una multiplicación por doce, como dijo, a no ser que hubiera un fraude patente en los gestores anteriores. Porque la ocupación, según sus datos, no pasó nada más que del 69,4 por ciento al 72 por ciento, entre 1996 y 1998, y el número de viajeros, de 222,8 millones a 25 millones. Por mucho que se hayan ahorrado gastos de representación, gastos de gestión de la empresa, es una cifra excesivamente espectacular para ser creída, insisto, a no ser que antes hubiese algún tipo de funcionamiento excesivamente anómalo en la compañía.

En principio, pensamos que este tipo de datos había que atribuirlo más a la metodología utilizada o a unos ingresos que pueden hacer que aparezcan tan sumamente abultados.

En segundo lugar, hay algo que creo que es también llamativo y es que nosotros no dudamos de que cualquier, se tuviese que verse involucrado en la actual situación internacional, en unas alianzas globales que evidentemente llevasen a la compañía pública a intentar no solamente subsistir, sino subsistir conforme a los criterios hegemónicos o dominantes a escala internacional. Pero la opción que se ha

seguido parece, desde fuera, que tiene un cierto sustrato político. No tiene nada que ver la opción de aliarse con American Airlines, British Airways, con la presencia importantísima de Iberia en Latinoamérica, que todo el mundo sabe que es una pieza fundamental, desde el punto de vista estratégico, económico, político y militar para Estados Unidos, y no llama la atención también que se haya optado por este tipo de alianza internacional que recuerda también la proclividad del Gobierno actual a tener especial predilección por los Estados Unidos y por el Reino Unido. Desde el punto de vista exterior, no parece que haya sido exclusivamente una alianza basada en criterios de carácter económico.

En tercer lugar, nos ha dicho usted las contrapartidas que tiene Iberia de la alianza con American Airlines y British Airways, pero no cuáles eran las contrapartidas que ofrecía Iberia. Igual que Iberia tiene acceso, por lo que se ve ahora, al mercado de Estados Unidos, por lo menos a veintiséis puntos, a través de estas redes compartidas, ¿qué ofreció Iberia, qué accesos y a qué mercados? Está claro que American Airlines ofreció el mercado de Estados Unidos, por lo menos una cierta introducción de Iberia, y British Airways una parte de la introducción posible de Iberia en Asia. ¿Cuál es la contrapartida?

Hay algún dato muy interesante que usted da. Dice que hay el 30 por 100 disponible para un accionariado de carácter estable, que tendrían que ser socios institucionales de fiabilidad financiera y que, además, estuviesen presentes en la compañía un cierto tiempo, por lo menos tres años. ¿No sería mejor que este accionariado estable perteneciese al Estado y no a socios institucionales, que, por supuesto, serán privados todos ellos, por más que tengan una gran cantidad, y sometidos a un proceso de transnacionalización. No sería mejor el Estado, aunque nada más que fuese para garantizar el control parlamentario de la compañía? En este aspecto sí me tengo que sumar a las palabras del señor Guardans de que efectivamente es un auténtico problema el acceso a grandes compañías de todo tipo en el Estado español, desde el punto de vista político, una vez que son privatizadas, con total desdén, incluso informativo y reservado, en relación con esta Cámara y en relación con presidentes de compañías que fueron en principio nombramientos estrictamente políticos. Igual no se puede confundir la necesaria cautela económica y empresarial, en los primeros procesos de privatización, con una opacidad total que después es superada, incluso por las informaciones de prensa. Si el Parlamento tiene que ser cauteloso, lo que no se explica uno es por qué hay cantidad de informaciones en la prensa económica sobre posibles compradores.

Y lo último que le quiero plantear es que parece —y aquí sí que es un parecer de profano— que la valoración en 580.000 millones de pesetas de la compañía, entendida en toda su extensión, es una valoración a la baja. Nos gustaría saber si su valor real y sobre todo su valor potencial en el mercado y todo lo que ello puede conllevar no es muchísimo mayor.

Acabo diciendo que comprenderíamos que un gobierno se viese obligado a la transnacionalización e incluso a un cierto proceso de privatización, pero manteniendo un accionariado estable que siempre tiene que ser del Estado en compañías de carácter estratégico tan importante.

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente de la SEPI, señor Ferreras, la exposición con la que usted nos ha pretendido ilustrar acerca del proceso de privatización del grupo Iberia no nos ha dado ninguna aportación que no tengamos en nuestro dossier de prensa de los tres últimos años, dossier alimentado por los gabinetes de prensa, tanto de la SEPI como del propio grupo Iberia. Y créame que para mí es una decepción, porque la privatización de este grupo no es la privatización baladí de una empresa baladí del Estado español. Se trata de la privatización de un grupo transportista aéreo con setenta años de historia de titularidad pública. Nosotros no ponemos en tela de juicio la necesidad de producir la privatización de la compañía porque, entre otras cosas, las políticas de liberalización del tráfico aéreo elaboradas por la Comisión Europea, refrendadas en los sucesivos consejos de ministros, a lo largo de la década de los años noventa, han venido impulsando una serie de mecanismos que posibilitan la libre competencia pero que conllevan consecuencias vinculadas a la desaparición de las compañías de bandera como tales compañías de titularidad pública. En consecuencia, insisto, no ponemos en discusión que el proceso tenía que ponerse en marcha. Entenderá usted que sí que son discutibles las características del proceso y ahí es donde están las discrepancias que nosotros mantenemos en algunos aspectos de fondo, en otros, de forma y, en otros, de diseño estratégico de la evolución futura.

El grupo Iberia es un grupo absolutamente esencial, columna vertebral del desarrollo económico de nuestro país, columna vertebral del sector turístico, columna vertebral de la cohesión interior en nuestro país y no solamente son las casi doscientas rutas interiores, dentro de España, vinculando los distintos puntos y en distintos niveles, sino que la privatización de este grupo, participado por la Compañía Iberia, por la compañía Aviaco, por la compañía Binter-Canarias, por Binter-Mediterráneo, probablemente por una franquicia *Air Nostrum*, a la que haré dentro de unos minutos una referencia específica, participación en Amadeus, en Líneas Aéreas del Cobre, en Aerolíneas Argentinas, la antigua participación en Viasa, etcétera, patrimonio en La Muñoza, toda una estructura de reparación de aeronaves de un nivel y standing nada desdeñable. No olvidemos anécdotas como, por ejemplo, que los jumbos, los B-747 de Lufthansa, la gran parada la hacen en Madrid, en las instalaciones de La Muñoza, como consecuencia de que en los últimos veinte o veinticinco años se ha ido vertebrando toda una estructura de reparación de aeronaves de la que el pueblo español se puede sentir orgulloso, Iberia es patrimonio, no solamente financiero, no solamente industrial, sino, además, cultural del pueblo español. Las delegaciones, simbólicamente, se decía en muchos puntos de Iberoamérica, de la propia compañía Iberia efectivamente concitaban mayor interés en nuestros emigrantes que los propios consulados en el régimen político anterior. Hay multitud de anécdotas. En consecuencia, que en las Cortes Generales se produzca en esta Comisión específica y en otras— un debate sobre el

proceso de privatización de esta compañía es un servicio al pueblo español.

Señor Ferreras, el Grupo Socialista a lo largo de los dos últimos años ha solicitado en reiteradas ocasiones la comparecencia del ministro del ramo como responsable político de esta empresa. Yo le podría enseñar, por ejemplo, que con fecha 15 de octubre de 1998 —porque la semana pasada, en esta misma Comisión se puso en tela de juicio la afirmación de este interviniente socialista— figura, con el número de registro 65.298, una petición del Grupo Socialista de comparecencia del ministro de Industria para informar sobre la evolución del grupo aeronáutico Iberia, con el análisis de los servicios que presta, alianzas internacionales, previsiones privatizadoras de la misma, rendimientos de la franquicia con Air Nostrum, participación en Aerolíneas Argentinas, relación con Air Europa, así como encargo de aviones al consorcio Airbús.

La compañía está, como debe estar, en boca de los 40 millones de ciudadanos españoles, está en la preocupación de los 25 millones de usuarios que en el último año han utilizado sus servicios. La compañía como es obvio —y nadie ha pretendido decir lo contrario— en esos setenta años de historia ha pasado por distintos momentos. Y ahora, como consecuencia de la aplicación de las políticas de liberalización del tráfico aéreo, lleva una ruta tendente a la privatización. En esa ruta a nosotros nos preocupan muchos acontecimientos.

Permítanme, en primer lugar, que empiece formulando la siguiente pregunta. El presidente de Iberia compareció la semana pasada, con otra finalidad, como presidente de la empresa pública, para dar a conocer la evolución de la empresa. Yo le he pedido, a lo largo de este último año y medio —y respondo a su invitación y, en efecto, no soy un agente judicial para ir a buscar los documentos a la sede de la SEPI— el documento de franquicia privilegiada —y me responsabilizo de este adjetivo— del grupo Iberia a la compañía Air Nostrum. Cuando en 1993 empiezan las políticas de liberalización en España, empiezan a aflorar compañías llamadas de ámbito regional, como Líneas Aéreas Guipuzcoanas, Líneas Aéreas Navarras, Air Nostrum y otras más. La única que ha logrado sobrevivir ha sido Air Nostrum porque, a partir de 1996, por primera vez en la historia de la aeronáutica española, se le da una franquicia privilegiada en la que se le presta el handling a un coste bastante reducido en tierra y todos los equipos de simuladores radares y los equipos tecnológicos de la propia Iberia se ponen al servicio de esa compañía privada. Esa compañía privada despegó y en los dos o tres últimos años multiplica espectacularmente de manera exponencial sus ingresos, sus rendimientos, su patrimonio. ¿Por qué? Sencillamente, como consecuencia del gran apoyo que le da la compañía Iberia en los aspectos a los que he hecho referencia y en otros muchos más.

Por ejemplo, la compañía Aviaco del grupo Iberia va siendo separada de líneas que han logrado fidelizar y consolidar en el transcurso del tiempo —recuerdo de memoria del orden de 11 rutas y me encantaría que se me pudiese responder en negativo a esta afirmación— y esas rutas van siendo prestadas por Air Nostrum y, hoy, Air Nostrum es una compañía de ámbito regional que parece ser que en ese paquete amplio evaluador del coste del grupo Iberia sí figu-

ra como un capítulo en ese proceso. De ahí que una vez más —y lo digo con todo formalidad, no creo que sea preciso un escrito que salga por el registro y amparado por el presidente de la Cámara— le solicito el documento de franquicio que este interviniente lleva dos años demandando, hasta por escrito, y no lo he conseguido aún, de la franquicia de Air Nostrum.

En segundo lugar, señor Ferreras, nos preocupa una compañía específica: Binter Canarias. ¿Cuáles son las razones —a no ser que sean estrictamente políticas— por las que Binter Canarias se segrega del grupo? Y yo le pregunto: si en la evaluación de 580.000 millones de pesetas está incluido el precio de Binter Canarias, ¿cuál es la razón por la que se segrega? ¿Por qué no se segrega Aviaco? ¿Por qué no se segrega Binter Mediterráneo? ¿Por qué no se le hace la misma jugada, entre comillas, al archipiélago balear, que habilidosamente no ha presionado en este sentido? ¿Por qué razón Binter Canarias, que es una empresa que mejor o peor presta el servicio de comunicación entre las diferentes islas, se segrega del grupo y parece ser que será adquirida por un grupo empresarial del que no conocemos que exista un socio industrial en el mismo? Si la privatización del grupo Iberia, dando entrada a British Airways y American Airlines se hace porque Iberia quiere tener un grupo industrial dentro de esa privatización, ¿por qué en la privatización posterior a la segregación de Binter Canarias no va un socio industrial? Yo desconozco, señor Ferreras, las razones por las cuales se produce ese acontecimiento.

El grupo Iberia, en su alianza con American Airlines, ha puesto en manos de American Airlines la gestión de una compañía que juega un papel fundamental en Iberoamérica, como es Aerolíneas Argentinas. Ciertamente es que en los cinco primeros años de la década actual, hubo un descenso tremendo en el número de pasajeros —en el mundo entero— que no se ha correspondido afortunadamente con lo que ha ocurrido con los tres o cuatro últimos años, en los que si yo le enseñase el listado que he tenido el interés cultural-informativo de analizar, elaborado por grupos internacionales expertos en políticas de transporte, vería que el crecimiento de todas las compañías del mundo, y españolas particularmente, ha sido espectacular de un año para otro, de un 10, un 15 y un 20 por 100; yo le podría dar en estos instantes datos de American Airlines, cómo ha sido creciendo un 15 por 100 en 1997 respecto a 1996, de 1998 respecto a 1997; de British Airways; de Virgin; de Cathay; de una española privada Spanair —como los datos han estado en la prensa no se violenta ningún dato de una entidad mercantil privada —que, este año va a facturar previsiblemente del orden de 90.000 millones de pesetas; al año pasado, 75.000, y el anterior cuarenta y pico mil; ha multiplicado en dos, pero de tal manera que tiene ya en cartera la petición de 25 nuevos aviones a no sé qué empresa. Son datos que están en la prensa pero, además, ha creado una nueva compañía. Cuando cayó la compañía Oasis el grupo Spanair creó una compañía chárter que está teniendo un éxito espectacular en el mercado (insisto en que son datos publicados por organismos internacionales), que es la compañía Air Plus Comet, que con tres aviones Airbús 340 está prestando un servicio excepcional.

En suma, el crecimiento de la aeronáutica mundial es espectacular, de ahí que nosotros nos felicitamos del creci-

miento de Iberia, y vamos a darle una cierta aportación a sus dirigentes actuales, sin duda alguna, pero también al mercado internacional, y también al acuerdo de noviembre de 1994, como consecuencia del cual la Comisión Europea —y lo gestionó un ministro socialista— aceptó la inyección de 80.000 millones de pesetas en el capital de Iberia, que fue un punto importante marcando la inflexión en la evolución de la misma, 3.000 puestos de trabajo de reducción pactada. Lo que nos preocupa es que con la política que ha diseñado el grupo Iberia, que no es naturalmente la Biblia, pues toda política gestora es discutible, nosotros creemos que se está perdiendo el mercado europeo.

Si usted me permite, le voy a dar algunos datos. La agresividad comercial de Iberia, desde nuestro punto de vista y la falta de respuesta a la demanda, especialmente en la red europea, han hecho que Iberia haya perdido actualmente mucho terreno; hoy por hoy la mayor parte de las compañías aéreas de Europa miran a España con interés porque ven oportunidades, porque les está dejando cancha al grupo Iberia. No es de extrañar, en consecuencia, que los vuelos a Europa mantengan su tendencia anual de crecimiento con un 16 por ciento Lufthansa se apoya en un socio distinto de One World, en el que ha integrado Iberia; se ha integrado en la Star Alliance junto con Spanair para operar, entre otras cosas, con códigos compartidos con un vuelo diario Madrid-Frankfort, lo que significa el cuarto vuelo diario en esta ruta por parte de Lufthansa, ruta que viene perdiendo el grupo Iberia. También Alemania es un buen mercado en el que Iberia ha perdido una fuerte parcela, que se puede demostrar cuantitativamente. Podemos afirmar que Mallorca —y esto nos debe doler a los españoles— es un negocio fuera del alcance del grupo español; el aumento de la demanda en este mercado de raíz turística ha hecho que Lufthansa —fíjese qué datos— tenga actualmente con nuestro país 23 vuelos diarios, con Palma de Mallorca; la Chárter Cónдор, 34, y, recientemente Air Berlín Hapag Lloyd y Germania han creado un verdadero puente aéreo entre Alemania y Palma de Mallorca donde han constituido un auténtico *hop* distribuidor de tráfico a segundos destinos en España con Alicante, Ibiza, Almería, Málaga o Faro, en Portugal. Más de 25 vuelos diarios, que es un hecho constatable. Es decir, hoy en día los ciudadanos españoles se quedan asombrados de que rutas que cubrían desde Palma de Mallorca a Málaga o, por ejemplo, a Santiago de Compostela, a Vigo o a las Palmas de Gran Canaria, lo hace Air Berlín, que ha montado un *hop* en Palma de Mallorca.

Señor Ferreras, hoy Iberia se ha ofrecido, afortunadamente, y ha crecido de cotización en el mercado, y la SEPI va a ingresar más dinero como consecuencia de la privatización, sin duda alguna, pero Iberia se ha beneficiado de una gran ola internacional de la que se han beneficiado todas las compañías. Pero aquí, por parte del señor Guardans, se ha hecho un comentario muy positivo al que no es que me quiera sumar, es que lo comparto plenamente. Sabe usted que la Comisión Europea ha dado un varapalo a las compañías British Airways y American Airlines ante peticiones de las compañías porque, entre otras cosas, ambas compañías controlan un 60 por ciento de los *slots* en Hethron y otros aeropuertos europeos. La Comisión Europea, a través del comisario competente en materia de la compe-

tencia, les ha sacado la correspondiente tarjeta de apercibimiento porque, entre otras cosas, es conocido públicamente que British Airways y American Airlines están trabajando en sus estrategias empresariales, hacia una convergencia que van a poner en marcha. Nosotros no lo logramos entender, porque es discutible y el propio presidente de Iberia declaró públicamente —y recibió un tironcito de orejas en su momento por parte del Gobierno— que él prefería una alianza con compañías europeas, en lugar de con la American Airlines o con la propia Air France. Eso está en la prensa, a mi dossier de prensa le dedico bastantes horas a lo largo de la semana para alimentarlo.

Señor Ferreras, yo le quisiera formular con estas reflexiones algunas preguntas que no se le han hecho nunca públicamente. En primer lugar, ¿la SEPI ha considerado la posibilidad de comprar acciones de las compañías British Airways y American Airlines para redonderar esta alianza? En segundo lugar, el Gobierno español, ¿ha consultado a la Comisión Europea ante los apercibimientos que ha recibido de las dos compañías, British Airways y American Airlines por si nos pudiese afectar? ¿Se ha valorado, por parte del Gobierno español el impacto que se produciría en Iberia en el supuesto de que se consolidasen las previsiones políticas futuras de cielos abiertos? Se habla de que en el tramo institucional ya se han iniciado los trámites para articular el proceso restringido de presentación de ofertas para tomar parte en el 30 por ciento del capital destinado a formar parte del núcleo estable de la compañía y parece ser que Tabacalera, a través de Logista, pretende entrar en el núcleo duro. A este interviniente, en principio, es algo que le parece positivo; este interviniente socialista —como todos sus compañeros— siempre intenta hacer análisis riguroso.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, vaya terminando.

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

Sin duda alguna, en España hace falta una gran empresa transportista que mire no solamente al transporte de viajeros, que es a lo que en un 95 por ciento se ha dedicado Iberia, sin que se preocupe de la carga. Qué duda cabe que este país necesita una gran compañía aérea nacional distribuidora de tráfico de mercancías. Y dado que una de las tres funciones básicas de Tabacalera, a través de su actual empresa, ya segregada, Logista, que parece ser que próximamente cotizará en Bolsa, según se nos informó en el día de ayer en la Comisión de Economía y Hacienda puede ser algo positivo, sin duda alguna nosotros podemos verlo con cierto agrado.

Señor Ferreras, son muchas las cuestiones que nosotros le podríamos plantear al respecto ya le he formulado unas cuantas, pero permítame que le añada otras a continuación. No tenga la más mínima duda —nosotros lo hemos analizado con el mayor rigor posible— de que el grupo Iberia con este proceso de privatización mira esencialmente según los prismáticos de British Airways y American Airlines, no mira hacia Europa, no miran al mercado doméstico pero, además, desde la plataforma de privilegio de que ha gozado el grupo Iberia, ha ido debilitando la libre competencia con las empresas privadas españolas. La franquicia a la que

he hecho referencia es un ejemplo, Air Nostrum; un segundo ejemplo es la franquicia, o mejor dicho, los once aviones alquilados a la compañía Air Europa en régimen de *wet-lease* de alquiler de aviones y tripulaciones, es un varapalo a la libre competencia. En tercer lugar, el *wet-lease* que ha hecho el grupo Iberia con compañías como, por ejemplo, Air Atlanta, Air Tura, o lo que intentó con la compañía Qatar Airlines, son otros tres varapalos a la libre competencia, es un incremento de la pérdida de calidad. Usted no habrá volado nunca con un Lockheed Tristar 1011 a determinados puntos del Estado español o a otros lugares de una compañía mercenaria de bajísima calidad —mantengo el término— a la que Iberia le ha alquilado aviones y tripulantes, como lo pusieron de manifiesto en la comparecencia del presidente de Iberia, la semana pasada, varios intervinientes de diferentes grupos.

En suma, señor Ferreras, sobre la globalización de la privatización de este grupo no se puede pasar de puntillas; ya no son anécdotas que leemos en la prensa diaria y que no aportan nada, como el anuncio de huelga de los pilotos; son tomas que obviamente no entran en esta comparecencia. Esta privatización hay que verla desde una política de Estado —es una reflexión que le queremos hacer—, hay que verla desde el punto de vista de la implantación e implementación de las políticas de liberalización del tráfico aéreo. ¿Cómo es posible que el Gobierno español, en el mes de septiembre del año pasado, haya publicado en el «Boletín Oficial del Estado» dos reales decretos en sus contenidos definidos las rutas de interés público dentro de la comunidad canaria, once rutas, que es una norma dictada para favorecer un traje a la medida, para favorecer a Binter Canarias? Y nosotros, desde la óptica del servicio público lo vemos con agrado. ¿Cómo es posible que se segregue esa compañía, que la adquiera una sociedad carente de socios tecnológicos con pedigrí en el transporte, sin instalaciones para la reparación de aeronaves, sin simuladores radares para la formación y especialización de los pilotos, sin toda la tecnología que conlleva el mantenimiento de una empresa de transporte aéreo? ¿Cómo es posible que rompan la filosofía global de la privatización y, como si no formase parte del Estado español, se desentiendan de una política de comunicación interior? Son muchas las preguntas.

Y como la ruta final que le agradecería que intentase contestar. ¿Nos podría indicar cuál ha sido el resultado de la venta de la compañía Líneas Aéreas del Cobre, chilena, que estaba participada por el grupo Iberia y que formó parte de una gran operación en otro momento determinado? ¿Nos podría dar también explicaciones acerca de la situación en la que se queda el grupo Iberia ante los grupos Austral y Arsa? También nos gustaría saber qué papel accionario va a jugar el grupo Iberia dentro de Cargoexpress, es decir, la compañía Cacesa. Nos gustaría saber si es cierto que la SEPI ha dado instrucciones al grupo Iberia para que intente participar en el proceso de privatización de servicios que AENA va a poner en marcha.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, lleva doblado el tiempo que está previsto como máximo en el Reglamento, le ruego que en un par de minutos termine.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Muchas gracias, señor presidente, así lo haré.

Señor Ferreras, la privatización de Aerolíneas Argentinas sin duda alguna es una operación difícil. La gestión de Aerolíneas es difícil pero no logramos entender cómo si con la privatización de Aerolíneas Argentinas se entra en la fase final en la que, como consecuencia, sale la SEPI de la compañía pero se mantiene Iberia dentro de ella, el grupo público español —se ha dicho— pone en venta el 80 por ciento de la sociedad Interinvest, propietaria del 90 por ciento de Austral y del 85 por ciento de Aerolíneas Argentinas, ¿cómo ha quedado Interinvest, que es una sociedad compuesta por American Airlines en un 10 por ciento, Iberia en un 10 por ciento, Andes Holding en un 80 por ciento pero, a su vez, Andes Holding está participada en un 49 por ciento por el Banco de Inversiones Merrill Lynch, en un 9 por ciento por Bankers Trust, y en un 42 por ciento por la SEPI? ¿Cómo va a quedar la SEPI en esa operación?

La venta del 80 por ciento de Interinvest corresponde a la participación de Andes Holding. La SEPI ha ido buscando para Aerolíneas Argentinas inversores financieros, en tanto en cuanto la compañía ya cuenta con Iberia y American Airlines como socios industriales, según se ha manifestado. ¿Cómo es posible que con el 1 por ciento de American Airlines en el grupo Iberia se quede con la gestión de Aerolíneas Argentinas? Y le interesa mucho, sin duda alguna, a esa compañía. Una compañía, para que no tiremos tantos cohetes ni engrandezcamos tanto al presidente de Iberia que hasta el propio presidente de British Airways ha dicho que era condición y requisito indispensable para la entrada en Iberia que continuase el señor Idala de presidente, ¡menudo patrimonio intelectual, cultural y humano el del señor Idala!, al que profeso afecto personal, para que entre dentro de ese paquete y lo ponga como requisito el presidente de British Airways, y usted sabe que eso es cierto, se publicó en el *Financial Times* y en la prensa económica española. En consecuencia, ¿cómo es posible que con el 1 por ciento de American Airlines y el 1 por ciento de Iberia se quede gestionando Aerolíneas Argentinas? ¿Cómo es posible la contratación de tantos aviones Airbus 340 al consorcio Airbus para atender el tráfico con Iberoamérica, con el sudeste Asiático, donde, por mucho que queramos crecer, no podremos ser nunca ni líderes ni vicelíderes ni estar en quinto lugar? No podemos competir con las grandes compañías de estas áreas. Y, en consecuencia, ¿cómo es posible que se abandone notablemente, porque lo han denunciado las comunidades autónomas y ha sido origen de debate en el Congreso de los Diputados y en Senado, y se debilite el mercado doméstico, que es un hecho constatable? Y, ¿cómo es posible que se abandone el mercado con Europa y nos sintamos satisfechos dando la espalda a una historia de setenta años y a unos mercados de alta rentabilidad?

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

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Esta comparecencia es continuación de la del presidente de Iberia el pasado día 10 en la Comisión de Infraestructuras, en la que informé, entre otras cosas, sobre los planes estra-

tégicas y posibles ventas al sector privado, e informó amplísimamente, como así lo reconocieron algunos portavoces de los distintos grupos parlamentarios que me han precedido en el uso de la palabra. Y se intercala entre la subcomisión de privatizaciones de ayer y la interpelación de esta tarde sobre la política de privatizaciones del sector público empresarial. Pero antes de todo esto quiero recordar que existe el programa electoral del Partido Popular de 1996, existe el discurso de investidura también de 1996 del Presidente Aznar, y en ambos se especificaba y se comprometía, no el caso singular de Babcock Wilcox y el caso de Iberia, si no que se hablaba del proceso general de privatizaciones, cómo debía hacerse y qué compromisos electorales adquiriría el Gobierno. Consecuentemente con esos compromisos se elaboró y aprobó por Consejo de Ministros, el 28 de junio de 1996, el Programa de modernización del sector público empresarial del Estado. Este proceso general de privatizaciones coincide en el caso particular de Iberia con un proceso, al que ha aludido el señor Segura, de liberalización en el sector aéreo y lo queramos o no, con el desarrollo de la competencia y la obligada privatización de Iberia. Dentro de esa obligada privatización de Iberia ya en diciembre de 1997, el Consejo de Ministros aprobó un acuerdo por el que se autorizó a la SEPI a entregar a los trabajadores de Iberia y por cuenta de esa sociedad, acciones de la propia compañía, que en este momento son del orden del 6 por ciento.

En la anterior comparecencia del presidente de Iberia se lamentaba algún interviniente de la no presencia del presidente de SEPI o del ministro de Industria, personas responsables, una directamente del proceso de privatización y otra responsable político. Yo he releído nuevamente las peticiones de comparecencia del ministro de Industria y hay dos pendientes, una por parte del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, de 18 de febrero de 1999 y otra del Grupo Mixto, de fecha 3 de febrero de 1999, y no encuentro ninguna más. Debo tener distinto índice, uno es del día 12. Se lo agradezco al señor Segura y rectifico. Y en cuanto a comparecencia del presidente de la SEPI hay nueve solicitadas, una de ellas a petición del Gobierno y otra a petición del Grupo Socialista sobre Aerolíneas Argentinas, de 21 de octubre.

No voy a entrar en el debate de la privatización —decía el presidente de Iberia—, porque no es el lugar adecuado para hacerlo, lo que sí quiero dejar claro es que la misión que se me ha encomendado ha sido la de preparar esta compañía para la privatización; ha enumerado el señor Ferreras alguno de los aspectos, no exhaustivamente porque considero que, exhaustivamente, en cuanto a la gestión de Iberia lo analizó el presidente de la misma el pasado día 10, y habló entre otros temas de los acuerdos comerciales y subcontratación, la mejora del mantenimiento y con ello de la calidad y seguridad de los talleres de Barajas y La Muñoz, donde trabajan 3.700 personas para 30 compañías aéreas, entre ellas, Air France, Alitalia y Lufthansa, una renovación de la flota importantísima con 76 nuevas aeronaves, y todo ello coincidiendo con un primer ejercicio de esta etapa de Iberia con gobierno del Partido Popular, que es, además, el primero con resultados económicos positivos de la década de los noventa, a los que se llega desde una situación de quiebra en 1993, en que se pone en marcha un plan estratégico.

Esos resultados, a pesar del escepticismo de algún otro inconveniente, no se deben a ninguna varita mágica más que a la eficacia de una gestión que ha ido mejorando en 1997, consolidándose en 1998 y donde se prevén aún mejores resultados para el año 1999. Y así lo exponía el pasado 10 de marzo el Presidente de Iberia, que recibió la felicitación para él y para todo el colectivo de Iberia de la mayor parte de los que intervinimos en nombre de los grupos parlamentarios. Desde el momento en que se inicia el proceso de privatización por la SEPI, no hay más que una realidad de hechos, pocos, importantes y contadísimos, así como perfectamente aclarados. Esos pasos para la privatización nos los ha explicado con detalle y claridad el presidente de SEPI. Culminará previsiblemente este año, sea en junio o en el otoño próximo. Transparencia y publicidad para garantizar una competencia, proceso que tiene una primera fase de socios tecnológicos, socios industriales, una segunda fase de socios solventes que garanticen la continuidad, y una tercera fase, la oferta pública de venta de acciones. Estoy seguro que tendrá el respaldo de cientos de miles de españoles que ratificarán la confianza no sólo en Iberia sino en el Gobierno, como antes lo hicieron con sus ahorros en otras empresas ya privatizadas y, por tanto, confiarán, insistiendo, en él y en su política económica.

Estos días y a estas horas algo enturbia esta trayectoria económica y laboral de la empresa. Hoy valora Iberia la pérdida de facturación en 24.000 millones de pesetas derivada de la anunciada huelga de pilotos, legal pero absolutamente desproporcionada, y con la opinión pública, no sólo de los usuarios, rotundamente en contra. Deseamos una inmediata rectificación, aunque sea tardía y que todos los indicadores, incluso éste, continúen ese vuelo seguro con calidad y puntualidad, hacia el término de la privatización de Iberia, por cuyo proceso desarrollado hasta ahora felicitamos a la SEPI y en ella a su presidente, como hace una semana lo hacíamos a Iberia.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ferreras tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES** (Ferreras Díez): Lamentaría si han frustrado las expectativas de los señores diputados las explicaciones que he dado; les aseguro que el tema de Iberia, de las alianzas y de la privatización de Iberia, como todos los de la SEPI, francamente me apasionan y podríamos estar muchas horas hablando de estos temas y lo haría con muchísimo gusto. He pretendido hacerlo con brevedad y concisión; a pesar de la brevedad, señor Guardans, quizás es la técnica del opositor de intentar comprimir en diez minutos todo lo que uno tiene que decir so pena de que le corten el tiempo y luego no pueda concluir —estaré encantado de intentar contestar a las cuestiones planteadas.

Evidentemente, señor Guardans, no es el tema de esta comparecencia; yo no pretendía sacar las funciones de la subcomisión o de si tienen que venir o no los presidentes, que no es algo que me corresponda a mí decidir; ya expresé mi opinión al respecto en la subcomisión de que entendía que los presidentes de las compañías no intervienen directamente en la privatización de la compañía, porque lo

dice el propio acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de junio de 1996, y creemos que esa es una medida higiénica, si me permiten la expresión, para impedir que haya influencias o presiones sobre los propios presidentes a la hora de decir que se venden las acciones, quiénes van a ser los nuevos propietarios, o con quién van a tener que rendir cuentas de la gestión en lo sucesivo. Independientemente de eso, si la Comisión o la subcomisión deciden que se presenten los presidentes es una cuestión en la que ni puedo ni debo entrar, pero en el bien entendido que desde el momento en que esas compañías están privatizadas, como presidente de la SEPI no tengo autoridad ni para decirles que vengan ni para decirles que no vengan y se puede entender perfectamente; la que me correspondía en su día como accionista he dejado de tenerla al no tener ninguna acción.

No puedo estar de acuerdo en que la transparencia no quede cubierta por el ofrecimiento que se hizo a la Cámara, insólito en toda la historia española y, desde luego, insólito en el proceso de privatizaciones que se ha llevado a cabo a lo largo de toda la historia en España, de que tengan todos los señores diputados, a su disposición la totalidad de los documentos. En primer lugar, hemos cumplimentado todos los requerimientos de información que nos han hecho la Comisión o la subcomisión; cada vez que nos pedido información específica sobre cualquier tema, incluido el acta del Consejo de Ministros, el acta del Consejo de SEPI, la hemos aportado y la hemos presentado a esa subcomisión. Ante el volumen impresionante de documentación que se está manejando, lo que sugirió —y entendimos que eso le parecía bien a la subcomisión— era que o les hacíamos una copia de todo el proceso, con lo cual tendríamos que inaugurar en alguna de las dependencias del Congreso de los Diputados una nueva sala dedicada a biblioteca de las privatizaciones —no habría ningún inconveniente, no es nuestra decisión— o que quien quisiera más información de esos documentos los pidiera, y ante una posible ausencia de medios del propio Congreso o de los señores diputados, nosotros los pondríamos. No tienen más que decirnos qué es lo que quieren para que se lo den en el acto personas que estén atendiendo y dando las explicaciones pertinentes. Si ahora entiende la Comisión que eso no es válido porque no se trata de ir a pedir documentos, vuelvo a decir que ese ha sido un ofrecimiento que hemos hecho y una aceptación —al principio me parecía que bastante entusiasta— por parte de los miembros de la Comisión y de la subcomisión; si cambia el criterio la soberanía popular es la que manda, nos dicen cuál es el criterio que quieren que se utilice y nos limitaremos a cumplimentarlo con la mayor precisión y eficacia posible. Pero, por favor, no nos imputen la falta de transparencia en lo que lo único que estamos haciendo es cumplimentar el mandato que nos han dado la Comisión y la subcomisión.

Entrando en las cuestiones de fondo, planteaba el señor Guardans la de la competencia. Francamente, no veo especiales problemas de que cambie la situación de competencias por el hecho de la privatización de la compañía; el régimen de competencia de libertad de vuelo en España y en toda la Unión Europea está estableciendo desde hace tiempo, la liberalización está funcionando, cualquier compañía no sólo española sino también europea está en libertad de volar a donde quiera y cuando quiera, con la única

limitación de la cuestión de los *slots*, de los derechos de llegada y salida en los aeropuertos porque, lógicamente, tiene una ordenación todo esto.

Pero fíjese que incluso desde esta perspectiva, algo en lo que nosotros hemos procurado insistir y estamos contentos de que así se haya acogido por el Ministerio de Fomento y por el Gobierno en definitiva, en la ampliación del aeropuerto de Barajas, en la ampliación del aeropuerto del Prat, eso significa más *slots*, con lo cual no sólo estamos defendiendo la liberalización del tráfico aéreo, estamos defendiendo también la privatización de la compañía aérea pero, al haber más *slots*, no se tiene por qué producir el estrangulamiento de ninguna compañía, y aunque estemos pensando en la propia Iberia, evidentemente también tendrán derecho a obtener esos correspondientes slots no sólo las compañías aéreas, sino también el resto de las compañías de la Unión Europea. No tenemos, en ese sentido, ningún miedo a la competencia, somos confesos defensores del sistema de competencia y creemos que eso es altamente beneficioso para todos, para las propias compañías porque les va a obligar a gestionar mucho mejor y, en definitiva, para los propios usuarios. Y cualquier medida que quisiéramos plantear, como restringir la competencia, en definitiva va a redundar en perjuicio de la propia compañía y de los propios consumidores. Insisto, ya estamos en un mercado libre en ese sentido, no tenemos más limitaciones que los *slots*, y la propia mecánica de la ampliación de los aeropuertos supone la ampliación de los *slots* y, por tanto, la posibilidad para Iberia y para todos los demás de que vayan ampliando sus respectivas rutas. No creo que por ahí tenga que haber ningún problema especial en cuanto a la competencia.

En cuanto a la posición del señor Rodríguez, planteaba una serie de cuestiones como la calidad del servicio. Evidentemente que hay que mejorar la calidad del servicio, y estamos ahí en un notable empeño. Creo que se ha hecho un enorme progreso en Iberia en mejorar la calidad del servicio; les recuerdo que hace muy pocas fechas se ha presentado toda la nueva serie de la *business class* y de la *first class*, precisamente para tener una mejor calidad de servicio. Aun cuando estuviera bien, deberíamos decir que siempre hay que insistir en mejorarlo pero, al mismo tiempo, y no quiero decir con esto que sea perfecto el funcionamiento de la compañía en este sentido, creo que tampoco tenemos que ser especialmente derrotistas, y conviene viajar y —para que no parezca que hago propaganda exclusivamente de la compañía propia—, cuando viajas en otras compañías ves que en realidad cumplimos perfectamente los estándares de calidad que tienen el resto de las compañías, y en muchas ocasiones lo superamos. Es habitual la queja del señor que viene en el Puente aéreo y un día han sustituido uno de los aviones habituales por un DC9 que nada más lleva dos filas en uno de los lados y se queja de que no lleva el asiento de al lado vacío; el que esté el asiento central vacío en los vuelos del Puente aéreo es una excentricidad en el contexto europeo; en *business*, en cualquier avión que usted coja para viajar por cualquier parte, no dejan el asiento de en medio vacío y aquí se deja para mayor comodidad del usuario. Conviene también comparar unas compañías con otras, no tengamos el complejo histórico de pensar que lo de fuera es mejor que lo nuestro,

que no, que lo nuestro es absolutamente mejorable pero, desde luego, el estándar de calidad de la compañía Ibera es, por lo menos, tan bueno como el de cualquier otro, incluidos aquellos que están en primerísima fila como son Luftansa, American Airlines o British Airways. Yo recomiendo que se vayan cogiendo diferentes aviones para ver esos estándares y comprobar que eso es verdad.

¿Que cómo es posible un cambio tan espectacular en los resultados? Está ocurriendo en muchas compañías, no en esta sola, algún mérito tendremos. Resulta que en muchas compañías del grupo SEPI —y le podría citar de corrido una docena— se están produciendo resultados similares. Quizás no están tan en la conciencia colectiva como Iberia, están menos en la calle, pero es lo mismo, es el mismo caso de Indra, que estamos en proceso de privatización y que ha multiplicado desde 1996, hasta hoy, por 12 veces sus resultados, con lo cual estamos en una situación muy semejante. Lo mismo podríamos estar hablando de Casa, de Endesa, en su día, porque ahora no es pública. No pretendo decir que hubiera ningún funcionamiento anómalo anterior; siempre hemos dicho que no es nuestra función venir a hacer de fiscales de lo que se hizo con anterioridad y no atribuya ésto a una metodología de contabilidad creativa. Le aseguro que las cuentas de la compañía Iberia están absolutamente auditadas, yo diría que absolutamente blindadas, porque partiendo de la situación difícil de la que se ha partido en Iberia, como accionistas en este caso, hemos tenido la prevención —y creo que con enorme sentido común— de provisionar todo lo provisionable en la compañía. quiero decir que no hay un riesgo mínimo por despreciable que parezca que hoy no esté perfectamente provisionado en la compañía. Por lo tanto, no hay ningún artilugio contable, si no hubiéramos hecho toda esa política de seriedad en las provisiones los resultados serían muchísimo más espectaculares todavía.

Atribuye la alianza con American Airlines a criterios políticos. La verdad es que en esa política de altísimos vuelos yo me pierdo. La alianza con American Airlines y con British Airways se hace exclusivamente desde el punto de vista estrictamente empresarial, en el que nadie nos ha dado la más mínima instrucción al respecto y en el que una vez analizadas todas las posibilidades, todas las compañías, cuáles eran los pros y los contras de cada una de ellas, nos hemos limitado a hacer la propuesta correspondiente al Ministerio de Industria y éste al Consejo de Ministros por si merecía su autorización o no. Nada más, ahí no ha habido ninguna cuestión de interés geopolítico o geoestratégico o cuestiones por el estilo; sencillamente es bastante fácil entender que para una compañía como Iberia es bueno tener un socio en Europa, porque es su gran mercado, y es bueno tener un socio en Estados Unidos con el fin de tener el enlace transatlántico y, además, que ese socio de Estados Unidos cierre el triángulo que hace a su vez Iberia con el cono sur, con Aerolíneas Argentinas a través de un tráfico norte-sur en América que hasta ese momento Iberia no estaba cubriendo; eso se entiende perfectamente. Lo que es otra cuestión es ver cuál es la compañía adecuada y ahí sí se ha estado analizando la conveniencia de que fuera American Airlines, Continental, Delta, United, etcétera, y en Europa exactamente lo mismo, se han analizado todas y cada una de las condiciones. Y aunque salte a la interven-

ción del señor Segura no diga que el señor Idala decía que pretendía que Air France fuera su aliado, no diga ésto. Otra cosa es que lo haya dicho un periódico en un momento determinado, pero no diga ésto porque le hace un flaco favor al señor Idala, entra otras cosas porque él sabe perfectamente —y usted deberá saber perfectamente— que todo este proceso lo hemos llevado muy coordinadamente y que con Air France nunca se llegaron a definir correctamente los términos en que se podía llegar a una alianza, entre otras cuestiones porque cuando estábamos empezando las posibles conversaciones, dimitió el presidente de la compañía a raíz de las elecciones en Francia y paralizaron todo el proceso de privatización y todos los procesos de alianzas que estaban realizando Air France, o sea, que tenga la seguridad de que no tenía esa intuición el señor Idala.

Contrapartidas de las alianzas. Exactamente las mismas que obtenemos nosotros. Si nosotros llevamos vuelos a Chicago y desde Chicago los aviones de American Airlines nos los reparten por otros puntos de la geografía de Estados Unidos en código compartido, también los pasajeros de American Airlines pueden llegar a Madrid y nosotros los repartimos por los puntos de la geografía española o europea con código compartido con los señores de American Airlines. En definitiva, lo único que hacemos unos y otros es aportarnos clientes, aportarnos pasajeros unos a otros.

Que el Estado sea el accionista estable de la compañía, eso ya lo hemos probado durante muchos años y creo que eso quedó —al menos para mí— perfectamente solucionado en junio de 1996. El Consejo de Ministros estableció que en los procesos de privatización se atendía a un principio de totalidad, ésto es, el Estado no debe mantener ni una sola acción de las correspondientes compañías. No nos engañemos, mantener el Estado un 30 por ciento o un 10 por ciento del capital de una compañía sigue siendo, en definitiva, mantenerla como si fuera pública. Y ¿por qué? Porque al final, el representante del Estado que esté gestionando ese 10 por ciento o ese 30 por ciento, tendrá tanto poder, tanta influencia en la compañía, que será inútil decir que el 70 por ciento restante es privada y, por tanto, será prácticamente imposible obtener el 70 por ciento privado si van a coexistir con un 30 por ciento del Estado que va a estar mandando y ejercitando sus funciones dentro de la propia compañía. Y, además, porque en definitiva eso contradice lo que es el principio fundamental que se pretende con la política de privatizaciones, que es la de devolver al Estado su papel de regulador, pero sacarlo de su papel de accionista, de propietario de las compañías. Porque si vamos a tener un núcleo estable del 30 por ciento reservado al Estado en Iberia, ¿por qué no se lo reservamos en Spanair y por qué no se lo reservamos en Air Europa? Tan estratégico es uno como el otro. Supongo que es simplemente una cuestión de tamaño, o no estaremos haciendo una discriminación, no sé si positiva o negativa, en favor de unos u otros por mantenerlo en uno y no mantenerlo en otros. Y no va a quedar al menos la sospecha de que no puede actuar en igualdad de condiciones Iberia en el momento en que tenga un accionista que es el Estado que, por otra parte, es el regulador del tráfico aéreo desde el Ministerio de Fomento. Yo creo que la limpieza del juego exige que el Estado no se quede con ninguna acción y eso sí, que a partir de ese momento —y ya lo tiene que ir

haciendo desde antes por supuesto— insista en los aspectos reguladores para defender desde ahí la competencia y la igualdad de oportunidades para todas las compañías que estén actuando.

En definitiva, cuando dice que se mantenga ese poder del Estado para que así se mantenga un control parlamentario sobre la compañía, no tiene que haber control parlamentario sobre una empresa, porque una empresa es una organización para la producción de bienes y servicios que tiene unos accionistas y nada más. Lo que tiene que haber es un Estado regulador y naturalmente ese sí que tendrá que controlarlo el Parlamento para ver cuáles son las condiciones que establece para que todos los demás se muevan. Supongo que no iríamos bien si el Parlamento se tiene que ocupar de controlar, desde el punto de vista político, a las compañías, sean públicas o privadas y me parece que ese argumento tampoco es de recibo al objeto de mantener una participación del Estado en la compañía.

Me dice que la valoración de Iberia es baja, 580.000 millones de pesetas. Me parece que es muy adecuada y diría que muy buena para nosotros, pero tampoco quisiera entrar en valoraciones de unas y otras compañías. Le aseguro que éste ha sido un tema que nos ha llevado muchos meses y muchas reuniones, y muchas discusiones con American Airlines y con British Airways, que probablemente se hubieran sentido mucho más felices pagando menos por la compañía. Piense también que en el año 1996 el valor de esta compañía podía decirse que en términos contables era cero, porque estaba prácticamente en situación de quiebra. Entonces, pasar de eso a los 580.000 millones de pesetas me parece que es todo un éxito. Tampoco quisiera entrar mucho en justificar el porqué creo que esos 580.000 millones de pesetas es un magnífico valor porque, en ese mismo momento, se está desarrollando el proceso para la adquisición de ese otro 30 por ciento por parte de los accionistas institucionales y se parte de este mismo valor, de los 580.000 millones de pesetas. A lo mejor, si les justifico que el valor es muy bueno estoy dando ánimos a quienes van a hacer las ofertas a final de mes por ese 30 por ciento para que hagan las ofertas más bajas, y no sería esa mi intención.

El señor Segura ha hecho un encendido discurso; sé que aprecia mucho a la compañía y que en ese contexto lo hace. Voy a intentar ir a las cuestiones más concretas. Creo que la franquicia con Air Nostrum no es ningún privilegio, desde luego, nunca se ha contemplado como un favor que se le quiera hacer, sino un beneficio para Iberia. En síntesis, Iberia tiene una serie de líneas en las que dado el tipo de aviones que tiene y la rotación que quiere para sus aviones y dado el plan de trabajo que se hace, no puede cubrir en términos satisfactorios y mucho menos rentables. Y, sin embargo, hay otra compañía aérea que está cubriendo ya determinados vuelos en esas zonas con unos aviones de costes más limitados y que nosotros podemos integrar en la red por la vía de la franquicia, de manera que funciones Air Nostrum simplemente como un portador de tráfico para el resto de las líneas de Iberia. Y como suele ocurrir en todos los casos, los negocios se hacen cuando son buenos para las dos partes, y creo que éste ha sido un buen negocio para las dos partes, al menos lo ha sido para Iberia. Pero no se trata de privilegiar a nadie, es que las otras compañías a las

que se refería no tenían esas rutas en esos sitios, y esas rutas eran las que interesaban a Iberia y cada cual tiene que ir a buscar las rutas y las compañías que interesan a los propios negocios. Como otras compañías no tenían sobrantes; lo digo entre comillas, los aviones se alquilaron a Air Europa en *wet-lease*. También se podrían haber alquilado a otras compañías, pero da la casualidad de que los tenía utilizables en ese momento era Air Europa y no otra, y ahí tampoco hay ningún especial privilegio y entiendo que ninguna lesión a la competencia; Air Europa es muy libre de alquilar esos aviones o de decir que no. Si Iberia no le alquila los aviones, Air Europa se los va a alquilar a otra de esas compañías en las que todos hemos tenido el privilegio de sufrir alguna vez en uno de esos aviones, pero que también son aviones perfectamente revisados por la propia compañía Iberia, y en ese sentido no tengan ningún problema. Obedece exclusivamente a un exceso de crecimiento de la compañía en el sentido de que tiene tantos pasajeros y tantas rutas y no tiene, en el momento concreto, los aviones y los pilotos necesarios para atender todas sus necesidades de crecimiento. Entonces puede hacer una de dos, o perder determinadas oportunidades de negocio y de ruta o hacer algo que hacen todas las compañías aéreas del mundo que es alquilar en *wet-lease* esos aviones con tripulación hasta que le llegan los nuevos aviones y hasta que incorpora los nuevos pilotos, pero no hay ningún motivo para rasgarse las vestiduras porque, insisto, es un procedimiento perfectamente común y utilizado en todas las demás compañías.

Yo creo que no se pierde mercado en Europa, lo que sí hay es una enorme competencia en toda Europa donde hay ya una situación absoluta de cielos abiertos y, por tanto, cualquier compañía europea puede viajar en el interior o en el exterior, por el propio territorio nacional o conectando distinto aeropuertos, a su perfecto arbitrio y capricho y, naturalmente, eso produce tensiones a la hora de funcionar, pero son las tensiones normales de cualquier ejercicio libre de competencia.

Creo que esta mal traído el ejemplo de Palma de Mallorca porque a eso no es a lo que yo me estoy refiriendo. Cuando se está hablando del tráfico de Palma de Mallorca estamos hablando de un tráfico que en su inmensa mayoría es un tráfico de tour operadores alemanes que traen a sus clientes para sus vacaciones o para sus fines de semana. Ese señor no viaja en Iberia porque sencillamente compra todo el paquete con el tour operador correspondiente, quizás por eso sea una buena medida para contrarrestar este tipo de prácticas, que son perfectamente legítimas, el que la propia Iberia potencie también su propio tour operador a efectos de poder dar ahí un poco más de movimiento.

Preguntas concretas. Si SEPI considera comprar acciones de British Airways o American Airlines. De comprarlas las compraría Iberia, nunca SEPI, sólo faltaría que vendiéramos las acciones de Iberia y ahora estuviéramos comprando las de American Airlines y British Airways. Está así previsto y pactado, no como compromiso, sino como posibilidad, como derecho que puede ejercer Iberia en cualquier momento con el fin de bilateralizar la participación que American Airlines y British Airways han tomado en Iberia, en el bien entendido de que American Airlines y British Airways son muchísimo más grandes a nivel de capita-

lización y que, por tanto, ésto exigiría un esfuerzo importante a Iberia. Abierta la puerta de la posibilidad de hacer la operación, a partir de ahora se puede tomar esta decisión en el momento que se considere oportuno, lo que fundamentalmente se va a analizar ahí es si como inversión financiera es útil y es interesante para Iberia o Iberia tiene que dar a esos fondos mayor rentabilidad como ha demostrado en este ejercicio que puede sacar más rentabilidad a sus propias actuaciones que la que ha obtenido British Airways.

Si se ha consultado a la Unión Europea sobre las alianzas. Pues se le ha comentado varias veces al comisario Van Miert y Kinnock, que son los dos competentes en esta materia y, como suele ocurrir en estos casos, reciben la información y esperan a que se les remita la información o la documentación oficial sobre el texto concreto de las alianzas.

Se ha valorado el impacto de los cielos abiertos y somos, desde SEPI y desde Iberia, absolutamente partidarios de que se establezcan los cielos abiertos. En la restricción hay dos cuestiones: una la de los posibles temores a que las compañías americanas utilicen las entradas en España para que, desde aquí, hagan saltos cortos de distribución a otros países. Ciertamente es una posibilidad y nos consta que el Ministerio de Fomento la contempla con una cierta preocupación. También es cierto que las líneas que Bilateral autoriza entre Estados Unidos y España ni siquiera están cubiertas y, por tanto, parece excesivo pensar que se nos van a causar perjuicios porque vengan cinco compañías más si se hacen cielos abiertos si hay en estos momentos cinco líneas autorizadas por el Bilateral que no se están utilizando, probablemente por falta de rentabilidad de esas compañías americanas que no les interesa volar a Madrid o a Barcelona desde Nueva York o desde Chicago.

Me habla también del tramo institucional y cita su señoría a Logista, que parece que le gusta como accionista. Me alegro mucho. Lo único que sé de Logista es que ha dicho en los periódicos que quiere comprar, y ha firmado la correspondiente carta de confidencialidad como todos los demás. Yo no sé si va a comprar, si va a hacer la oferta y, si hace la oferta, tampoco sé si va a ser el elegido porque no sé qué oferta va a hacer, pero podría ser un buen socio, no faltaba más.

No miramos con los prismáticos de British Airways y American Airlines si me permite la expresión, quizás son críticas excesivamente fáciles y que no responden de ninguna manera a la cuestión. Si hubiéramos querido hacer esto de mirar por los prismáticos de American Airlines o British Airways, o si simplemente hubiéramos sido mínimamente débiles o condescendientes, hace año y medio que teníamos todo esto firmado. Si llevamos dos años y medio de peleas diarias y continuas es porque no miramos con los prismáticos de nadie. Al menos ese beneficio reconocámoslo porque luego va a quedar la idea de que estamos entregando Iberia a American Airlines y a British Airways. No se preocupen, no se entrega Iberia, adquieren un 10 por ciento. Con eso tienen dos puestos en el consejo de administración y, a partir de ahí, el bloque institucional, ese 40 por ciento, estará con un pacto de accionistas que hará que todos los acuerdos se adopten por mayoría en la que, como las matemáticas no fallan, el 75 por ciento será de los socios institucionales españoles. No se entrega nada en

manos de American Airlines y British Airways. Compran un 10 por ciento, colocan allí dos consejeros y hacemos unas magníficas alianzas con American Airlines y con British Airways, que esperamos redunden en beneficio de la propia Iberia y de todos los consumidores.

Me hace la pregunta de si es cierto que la SEPI ha dado instrucciones a Iberia para participar en el proceso de privatización de AENA. Jamás. Primero, porque no acostumbro a dar instrucciones de ningún tipo en estos temas y, segundo, porque si quiere que le dé mi opinión a mí no me parecería bien que Iberia acudiera a un proceso de participación de AENA, que no sé si se va a hacer y cuándo. Sería mezclar al regulador del transporte con el operador y, por tanto, no me parece bien. La SEPI no ha dado ninguna instrucción a ese respecto.

Luego está el tema de Aerolíneas Argentinas y las posesiones latinoamericanas. Me siento un poco confuso cuando se invocan los argumentos estratégicos y de políticas de Estado para hablar de las relaciones de Iberia con sus posesiones latinoamericanas: Viasa, Ladeco y Aerolíneas Argentinas. Creo que da la sensación de que somos nosotros los que estamos deshaciendo todo un mundo estratégico que se había establecido con anterioridad y que era absolutamente interesante para Iberia y que, además, estamos entregando esto en control ajeno, estamos entregando la gestión de Aerolíneas Argentinas a American Airlines, no sé si ha sido la expresión exacta o algo parecido. Pues no. Creo que hay datos que conviene que los tengamos porque si no nos podemos confundir.

La participación de Aerolíneas Argentinas se compró en el año 1991 en un procedimiento en el que teóricamente Iberia iba a adquirir sólo una pequeña participación, junto con otro consorcio, y terminó teniendo un paquete del 39 más el 19. Al final terminó con un paquete del ochenta y tantos por ciento. Aerolíneas Argentinas ha ido perdiendo 35 millones de dólares en 1991; 115 en 1992; 248 en 1993; 75 en 1994; 183 en 1995; 68 en 1996 y, eso sí, en 1997 conseguimos que ganara 2,8 millones, también debe ser casualidad. Aerolíneas Argentinas nos ha costado, entre 1991 y 1996, como 180.000 millones de pesetas y estas cosas conviene saberlas. Nosotros no estamos vendiendo Aerolíneas Argentinas, sino que fue el Gobierno socialista. El día 8 de marzo de 1996 el Gobierno anterior, inmediatamente antes de las elecciones, acordó traspasar la propiedad de las acciones que hasta entonces tenía Iberia a una sociedad holandesa, una sociedad holding participada, Merry Linch, Bankers Trust, por la propia Sociedad Estatal de Participaciones Industriales en posición minoritaria con un 42 por ciento, pero con la responsabilidad total de lo que ocurriera en esa operación. Por tanto, no se ha vendido en este momento. Nos hemos encontrado con un mandato de la Comisión Europea en el sentido de que esa operación que se había formulado por el Gobierno anterior (ya se habían vendido allí todas las acciones de Interinvest, que a su vez es la propietaria de Aerolíneas Argentinas) se tenía que materializar en un plazo máximo de dos años, so pena de que Aerolíneas Argentinas —ese es el compromiso que asumió el Gobierno anterior ante la Comisión Europea— saliera a subasta al mejor postor. Es decir, que se llega alguien y nos ofrece un dólar se la tenemos que dar. Ese es el mandato de la Comisión Europea y esas son las condi-

ciones que se aceptaron por el Gobierno anterior; no la estamos vendiendo, estamos intentando salvar lo que se puede. Para salvarlo hemos buscado entre inversores institucionales para ver quién podía hacerse cargo de esta cuestión. Se presentó Continental y American Airlines, sólo American Airlines hizo una oferta que pudiéramos denominar admisible. La de Continental era que se la regaláramos sin más a ver qué era lo que podían hacer. Presentó una oferta valorándolo en 250 millones de dólares y pagando 25 millones por anticipado. Además, dado el éxito de gestión —porque durante todos estos años había tenido constantemente pérdidas hemos tenido especial interés en que hubiera un cambio radical en la marcha de Aerolíneas Argentinas. Ese cambio se ha hecho a través de un plan de negocios, pactado en este caso y hecho conjuntamente por Iberia y por American Airlines, donde se establece cual es la estrategia de esa compañía para el futuro. Con ese plan de negocios ha entrado un consejero delegado a trabajar procedente de American Airlines. Rompe sus vínculos con American Airlines y entra a trabajar en Aerolíneas Argentinas. En este momento, a través de Interinvest y Andes Holding se tiene la mayoría absoluta en los consejos, con lo cual se mantienen todas las posiciones en ese tema, porque siguen siendo españolas. A pesar de que estén a nombre de Andes Holding, siguen siendo españolas porque están garantizadas directa o indirectamente por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales.

Lo que estamos haciendo es que quede Iberia con un 10 por ciento, American Airlines con otro 10 por ciento y, el resto, se coloque entre inversores institucionales. Le aseguro que en ese proceso nuestra mayor obsesión —y está a satisfacción de la propia Iberia— es que se mantengan no sólo las buenas relaciones con el Gobierno argentino, sino también las buenas relaciones y los intereses comerciales que Iberia tiene desde Madrid con Buenos Aires en el pasillo correspondiente con el fin de que, al menos, no quedara penalizado el tema en ese aspecto.

En cuanto a Ladeco y Viasa, no ha habido manera de salvar nada. En Ladeco simplemente teníamos el 32 ó 34 por ciento, estando el resto en poder de la otra compañía, de Lan Chile, en una situación de pleito continuo. Había una situación de absoluto bloqueo de Ladeco, pues no se podía tomar ninguna decisión por la oposición de las respectivas partes y, mientras, como suele ocurrir en estos casos, una de las compañías se estaba vaciando en beneficio de la otra ante la inoperancia de una de ellas. En este caso se ha vendido por ocho millones de dólares, que era más o menos lo que entendíamos que valía aquella participación, incluso se hizo por una pequeña plusvalía, muy pequeña, para Iberia en la operación.

En cuanto a Viasa, también por la adquisición de un 45 por ciento, se han aportado directa o indirectamente más de 300 millones de dólares y ha terminado en una situación caótica. A partir del primer año de la adquisición —1991— el Gobierno venezolano se negó a hacer las correspondientes aportaciones. Las iba haciendo Iberia, no como capital sino como préstamos para no mover las participaciones correspondientes de capital. Y estamos en las mismas, en una situación absolutamente inviable. Se ha ido a la suspensión de pagos, se ha cerrado, ha recuperado Iberia unos 70 millones de dólares en la ejecución de aviones y de

determinadas propiedades, pero por lo menos se ha cortado la sangría que por aquellos conceptos venía padeciendo tradicionalmente la compañía Iberia. Pero no estamos vendiendo nosotros Aerolíneas Argentinas; no sólo no la compramos, tampoco la vendemos ahora. Estaba vendida ya por parte de Andes Holding B V con un mandato irrevocable y a plazo fijo dos años desde las autorizaciones de Bruselas, con el apercibimiento de que si no se cumple ese plazo —hay un año de prórroga y ya estamos en ella— se ejecuta pura y simplemente al mejor postor y, por tanto, por un dólar se lo puede quedar cualquiera (**El señor Segura Clavell pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE:** Señor Segura, no procede de una intervención. Ya sabe usted que es extra en este tipo de comparecencias. La condescendencia de la Presidencia en cuanto a la distribución del tiempo ha sido máxima.

Vamos a despedir al señor Ferreras, dándole las gracias por su comparecencia.

PROPOSICIONES NO DE LEY.

— **RELATIVA A LA NECESIDAD DE UN PLAN EMPRESARIAL PARA LA EMPRESA PÚBLICA IMENOSA QUE GARANTICE Y POSIBILITE SU FUTURO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001008)**

El señor **PRESIDENTE:** El siguiente punto del orden del día es el debate y votación de proposiciones no de ley. La primera se refiere a la necesidad de un plan empresarial para la empresa pública Imenosa que garantice y posibilite su futuro, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Más que una historia irónica, que no lo es, vamos a contar una pequeña historia rocambolesca. Es la historia de Imenosa, Industrias Metálicas del Noroeste, S.A., en terminología al uso, que como tal empresa nació en 1985. A ustedes les sonará ese momento histórico porque fue cuando se empezó a hacer énfasis en lo que se llamaba reestructuración del sector naval.

Imenosa formaba parte de Astano y fue desgajada de esta empresa en ese año de 1985, seguramente teniendo algo que ver con el futuro tan negro de Astano, que quedaba excluido, de participación en la construcción naval convencional por un pacto entre el Gobierno español y la Comisión Europea. El INI la convirtió en una empresa de bienes de equipo que debía formar parte de la empresa matriz Astano, pero este desgajamiento no hizo más que grabar los resultados de Astano porque, prácticamente, las pérdidas de Imenosa se le transferían continuamente.

Seis años más tarde, en 1991, se decidió, por parte del INI, pasarla a otra empresa matriz, Babcock Wilcox España, iniciándose un saneamiento económico que tenía como finalidad lograr la máxima rentabilidad de la empresa y el máximo nivel de empleo posible. A pesar de todo, y sin duda derivado de una gestión fatal a la que después me

referiré, la empresa no flotaba, aunque por aquellos años —y aun posiblemente hoy— había un buen comportamiento en el mercado del sector de bienes de equipo.

Curiosamente, una empresa que no fue nunca rentable, desde el punto de vista del mercado, empezó a transformar la proporción de su contratación y pasó prácticamente de un 30 a un 75 por ciento, acompañando todo ello de un proceso de descapitalización. Cabe recordar que cuando se desgajó la empresa se le otorgó un capital social de 2.000 millones de pesetas.

Babcock Wilcox, desde que tuvo que cargar como empresa matriz con Imenosa, y sobre todo a raíz del intento de privatización de 1996, logró deshacerse de Imenosa, previo un total abandono por parte de la casa matriz y de una desidia grande en el interés por esta empresa que, prácticamente, estaba situada a varios cientos de kilómetros y que le resultaba residual en los planes estratégicos de la propia compañía pública de la que hoy hemos hablado, Babcock Wilcox fundamentalmente centrada en el País Vasco. Cuando se intenta el proceso de privatización de Babcock Wilcox en 1996 se decide desgajarla y, desde entonces, en una empresa solitaria.

El Partido Popular, a la llegada al Gobierno, considera que la empresa fue gestionada de una manera disparatada y para racionalizar la gestión nombra en 1996 un administrador único. Pero, curiosamente, en vez de racionalizar la gestión se continuó con la misma línea de aumento de los cargos directivos. En concreto, los cargos directivos son 16 personas para una empresa de 260 trabajadores y se siguió jugando con un cariz político a la hora de los nombramientos. De esta forma, en 1997 se llega a una facturación mínima en términos históricos desde 1985, y las pérdidas superan la facturación lo cual da lugar a que se puede hablar en algunos casos de una especie de quiebra técnica.

Muchos trabajadores, aparte de la malísima gestión que realizó el equipo directivo, hablaron de contratos a bajo precio imposibles de rentabilizar en términos económicos, lo cual lleva a que últimamente se haya cesado al administrador único nombrado en 1996 y se haya sustituido por otro. Y todo ello en un proceso de privatización, en un intento de reducción de pérdidas debido a la falta de trabajo y a una gestión que hasta ahora fue —vuelvo a repetir— históricamente fatal, intentando incorporar a un socio internacional. Esta es una situación, por lo tanto, problemática y que se da en una zona del Estado español sobrecargada de decrepitud industrial, de abandono industrial. Es el sector naval más castigado de todo el Estado español, prácticamente con la eliminación pura y dura del sector civil que representaba a Astano, y si una capitalización, incluso como la que se intentó hacer de Babcock Wilcox en los últimos años; en una zona tremendamente deprimida, donde las tasas de paro llegan al 30 por ciento y donde la SEPI, en vez de comprometerse en reflotar la empresa, optó por una política de abandono y de desidia.

El Gobierno del Partido Popular dice que, a partir del año 2000, no habrá sector público empresarial. Nosotros pensamos que la responsabilidad de la Administración pública en este tipo de empresas, al margen de saber si podrían abrirse paso en el sector industrial al que pertenecen, cuando menos debe centrarse en paliar lo que fue una gestión empresarial desastrosa. O incluso una política que

incidió exclusivamente en meter a Imenosa en un nicho dentro del sector de bienes de equipo, en concreto, en la fabricación de grandes estructuras metálicas de grúas. Por cierto, tecnológicamente muy bien fundamentadas. En concreto, cabe recordar que la grúa con la que se está extrayendo el carbón de los barcos que vienen de Estados Unidos para depositarlos en el muelle carbonero de Ferrol fue construida por Imenosa con licencia alemana. En definitiva, estamos en una situación de *impass*, en una situación crítica y nosotros pensamos que da pena que se puedan perder 260 puestos de trabajo en una zona donde solamente en términos de trabajo del sector naval se llevan perdidos más de 9.000 puestos de trabajo.

Los puntos de la proposición no de ley son: Responsabilizar a la SEPI de que presente un plan empresarial para que se pueda establecer una política comercial que consiga un volumen de pedidos para la plena ocupación del personal y la eliminación de la subactividad, comprometerse en la ampliación de la diversificación productiva de la misma, sacarla del nicho de la construcción de grandes grúas, incrementar los fondos propios para sanearla financieramente e, incluso, pedir la participación accionarial de la Xunta de Galicia en una empresa de dimensiones adecuadas. Esperamos que el Gobierno, en nombre de su responsabilidad, acepte estas propuestas.

Más tarde me referiré a la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, una vez escuchado el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición se ha presentado una enmienda por el Grupo Socialista. Para su defensa tiene la palabra la señora Silva.

La señora **SILVA REGO**: Coincidimos con la preocupación del grupo proponente en esta proposición no de ley en relación a la situación de la empresa Imenosa. A esta proposición no de ley hemos presentado dos enmiendas. Una, planteando nuestra oposición a la privatización, debido a la grave situación en la que se encuentra Imenosa y que luego explicaré; otra, de adición al punto 3 de la proposición, ya que la situación financiera de Imenosa es difícil y es necesario eliminar los pasivos que presenta y que son producto de una ausencia total de gestión comercial.

En relación a esta empresa, es necesario hacer un poco de historia para situar el debate en los hechos que han ido acaeciendo en los últimos tiempos, así como analizar la situación en que se encuentra y definir las soluciones que se deberían aplicar para situarla en un marco de competitividad, rentabilidad, mantenimiento de los puestos de trabajo y, en definitiva, lograr desarrollar las potencialidades reales que presenta la empresa.

Decía el grupo proponente que Imenosa fue constituida a finales de 1995 como consecuencia de la segregación de la división industrial de Astano. El objetivo era reordenar la producción y suministro de bienes de equipo dentro del INI, hoy Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), que fue integrada en 1991 en el grupo Babcock Wilcox Española, que también era dependiente del SEPI. En 1989 Imenosa adquirió un paquete mayoritario de la compañía alemana Weser Engineering y en 1995 adquiere el cien por cien de dicha sociedad, dotando a Imenosa de

los recursos técnicos y experiencia para ofrecer las mejores garantías de suministro de instalaciones a sus clientes.

Weser tiene como función principal el desarrollo de ingeniería dando apoyo a Imenosa, tanto en la elaboración de ofertas como en el desarrollo de los proyectos. En 1997 Imenosa es segregada del grupo Babcock Wilcox Española pasando su gestión a la SEPI que es su actual propietaria, aunque ya está anunciada su próxima privatización.

La SEPI debería haber hecho una renovación en su gestión técnica y comercial y lograr así situar a Imenosa en condiciones competitivas y rentables, pero esto no fue así. Hay que resaltar que la larga experiencia y cualificación profesional de Imenosa, y la exigencia de calidad que impone a sus productos, tendría que hacer de ella una empresa con alto potencial de desarrollo futuro en el campo de la fabricación de todo tipo de bienes de equipo.

Está localizada esta empresa en Perlio-Fene, muy cercana al enclave industrial de Ferrol. Es una empresa que está bien comunicada y dispone de medios y servicios de acceso por mar, carretera, ferrocarril y dos aeropuertos. Dispone de delegación en Madrid. Su filial, Weser, está ubicada en una localidad alemana cerca de Hannover. Dispone en Chile de una delegación inactiva y de un establecimiento administrativo. En Marruecos, dispone Imenosa de una superficie total muy amplia y se agrupan sus talleres en tres grandes conjuntos, fabricación de estructuras, maquinaria, tratamientos superficiales. Y, en líneas generales, se puede concluir que la importancia de las instalaciones de Imenosa con los elementos de alto nivel tecnológico disponibles, junto con su capacidad de ingeniería, permiten a la sociedad abordar proyectos con la máxima garantía de diseño, fabricación y suministro de instalaciones a sus clientes.

En relación al mercado, Imenosa compite en cinco segmentos, que son máquinas de elevación, maquinaria de Handling, maquinaria para tratamiento de minerales, productos de taller, transformaciones mecánicas y gestión de instalaciones industriales y conjuntos llave en mano. Posee tecnologías propias en elementos de elevación, manipulación Handling y tratamiento de minerales. La capacidad de investigación y desarrollo centrada en sus departamentos de ingeniería le permite poder afrontar cualquier nueva tecnología, bien mediante la investigación propia o bien mediante el establecimiento de acuerdos de colaboración con otras compañías del sector.

El mercado potencial internacional de Imenosa debería centrarse, y así está planteado desde todos los sectores, en Europa, Sudamérica, Norte de África, China y Sureste asiático. Y también es importante reflejar aquí para quién ha trabajado Imenosa. Ha trabajado para diferentes puertos del Estado español, para concesionarios y empresas del sector energético, para el puerto de Chile, para una central nuclear en China, para la central térmica litoral de Almería, para Astilleros Hijos de J. Barreras, para Endesa, para las minas de Aspones, Endesa, Enusa, Aceralia, entre otros.

Cuenta Imenosa con 281 empleados altamente cualificados y con experiencia contrastada en este sector. A esta descripción realizada hay que añadir el favorable desarrollo económico y las buenas perspectivas de la economía, a la que el Partido Popular hace referencia de forma continua, y que hacen que el sector de bienes de equipo se

encuentre en una posición favorable con un aumento generalizado de la actividad.

Durante 1997 y 1998, la producción total de bienes de equipo evolucionó hacia un crecimiento real y esto debería haber significado que Imenosa tendría que estar en un óptimo momento empresarial y comercial y, sin embargo, no es así. Esto obliga a realizar un análisis serio de lo que está sucediendo con Imenosa y cuáles son las causas que han llevado a esta empresa a encontrarse en esta difícil situación cuando, como decía, cuenta con profesionales cualificados, tecnología avanzada, una localización difícilmente mejorable, potencialidad real para competir en el mercado nacional e internacional, buena estructura productiva. Al menos el Grupo Parlamentario Socialista lo tiene claro. Existe una absoluta falta de atención de los actuales propietarios de la SEPI que ha permitido que la situación de Imenosa se agravara sustancialmente en los últimos tres años, porque si es cierto que Imenosa ha pasado por situaciones difíciles, se puede afirmar que la crisis real arranca en los últimos tres años. Esta empresa nace con una apuesta por consolidar, mantener y potenciar la división industrial de Astano, que mostraba una enorme capacidad de producción en los sectores auxiliares de carga y descarga del mercado. Durante diez años fue capaz en el ámbito público de mantener su producción y crear sus propias tecnologías, para lo que tuvo que comprar su propia empresa en el centro tecnológico de Europa, en Alemania. Fue capaz de consolidar cuotas en un mercado internacional duro y enormemente competitivo. Sobrevivió Imenosa a la crisis del año 1993 y, sin embargo, está experimentando unas crecientes dificultades en los últimos tres años porque desde la SEPI parece que se está más pendiente de deshacerse de ella que de potenciarla, este es al menos el sentimiento que se tiene en Ferrol y en Galicia.

Una empresa tecnológicamente consistente, que mostró capacidad competitiva internacional en los años ochenta y nueve, tiene serias dificultades en los años 1997 y 1998, y no fue por la incapacidad de la empresa, que tiene todos estos elementos que he mencionado, sino de sus propietarios, que en lugar de establecer el correspondiente plan empresarial, que es lo que cualquier podría esperar, dieron la noticia de que la querían privatizar. Además, se está desarrollando este proceso con una absoluta falta de información y oscurantismo que los representantes, entre otros, de los trabajadores han venido denunciando reiteradamente.

A la vista de esto, parece más que se quiere deshacer de esta empresa y esa nuestra mayor preocupación, porque si se privatiza en este momento, después de no haberle prestado atención en los últimos tres años, ya les anuncio lo que va a suceder, que pasado el período de subrogación se va a poner a la venta y cuando las obligaciones del Estado con la empresa hayan desaparecido, en ese momento estoy convencida de que la empresa correrá un grave riesgo de desaparecer. Y nos preocupa por la empresa, por Galicia y por Ferrol porque, como muy bien decía el proponente, no se puede olvidar que está en Ferrol, que es una de las zonas de mayor declive industrial de España, donde los procesos de reindustrialización no están arraigando y donde la actividad pública debería ser exquisitamente cuidadosa. Y ustedes, en lugar de sanear, racionalizar y potenciar Imenosa, con un plan de empresa y con fondos como nosotros

estamos solicitando, entran con la sierra mecánica y plantean su privatización, en ese plan indiscriminado que ustedes están realizando.

Para terminar, quiero decir que aún estamos a tiempo de evitarlo y, si no, dentro de tres años o quizás menos podremos encontrarnos con que Imenosa puede volver a ser noticia y el responsable de que vuelva a ser noticia será el actual Gobierno del Partido Popular, y la noticia será probablemente una situación más grave que la actual, porque la privatización en estas condiciones que he señalado estoy convencida de que dañará irreversiblemente a Imenosa. Creo que es el momento de asumir responsabilidades políticas y que ustedes digan aquí cuáles son los argumentos y con que datos creen sinceramente que se puede privatizar Imenosa con garantías de éxito. Creo que saben ustedes perfectamente que no es así, que esta empresa necesita de medidas de apoyo público, sobre todo en lo referente a la estructura comercial, un seguimiento desde lo público de un plan de acción que favorezca el desarrollo de las potencialidades que presenta, mantener los puestos de trabajo y sanear la empresa eliminando los pasivos producidos por la ausencia de gestión comercial. Creo que ustedes deben hacerlo así y, si no, ustedes serán los únicos responsables de la situación que se genere. Por una vez sería fundamental que se pensase en clave social y se apoyasen las medidas que aquí se solicitan. Espero que el grupo proponente acepte las enmiendas que hemos presentado, porque coincidimos en que es necesario salvar Imenosa y Ferrol.

El señor **PRESIDENTE**: Pediría a los grupos que fuesen breves en su intervención, puesto que somos condescendientes con los que defienden la proposiciones o las enmiendas presentadas, pero desearía que se pudiese ganar tiempo.

Para fijación de posición, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Nuestro grupo apoya plenamente esta proposición no de ley entendiendo que Imenosa está sufriendo las consecuencias en una política errática en el sector de bienes de equipo, como se ha demostrado también esta mañana en el debate de la situación de Babcock Wilcox, y creemos que se está cometiendo un grave error puesto que hay toda una serie de empresas de bienes de equipo llegadas al sector público durante estos tres últimos años, a pesar de las dificultades que ya arrastraban anteriormente y a pesar de las inyecciones económicas que han tenido que sufrir para mantenerse a flote. En este momento estamos en un proceso de práctico desmantelamiento de este sector, con una pérdida importantísima de su cartera de pedidos e Imenosa es una más en este paquete; nosotros entendemos que la solución pasaría por intentar integrar a este grupo de empresas de bienes de equipo que está en tremendas dificultades y que, además, solamente por una integración global podrían competir a nivel mundial con el resto de empresas que se dedican a este sector.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Peón tiene la palabra.

El señor **PEÓN TORRE**: Nuestro grupo tiene que adelantar la posición negativa a la proposición no de ley que se presenta y nos ha sorprendido, primero, el detalle de la información de la portavoz socialista respecto a lo que está ocurriendo en Imenosa, cuando parece que se alega permanentemente falta de transparencia en todos estos procesos, pero nos ha sorprendido gratamente porque es bueno que esté perfectamente informada de todas estas actuaciones. Y también nos sorprende que se diga: Ustedes son los responsables. El presidente del SEPI ya no está en la Comisión, pero ha estado hablando hace un rato también de Imenosa, y se le podían haber hecho estas alegaciones al propio presidente del SEPI. En cualquier caso, nuestro grupo sí quiere reiterar que en lo que se refiere a Imenosa desde hace tiempo se han venido produciendo iniciativas en esta Cámara, no es la primera vez que se debate el tema de Imenosa en esta Comisión e incluso en Pleno, y me voy a reiterar pero es que es importante, por lo menos, que quede constancia de que al margen de criterios, sí hay información permanente a esta Cámara y voy a citar brevemente las más significativas.

El 22 de abril de 1998, el propio Ministro de Industria respondía a una pregunta del Bloque Nacionalista Galego y afirmaba que en Imenosa se estaba ultimando un plan y la SEPI iba a hacer una propuesta en breve plazo a los representantes sociales. Además, también hacía mención a cómo se iba a intentar alcanzar el mayor consenso posible y posibilitar la viabilidad de la empresa. Después, el señor Ferreras Díez, que acaba de estar presente aquí, comparecía el 20 de mayo de 1998 en esta misma Comisión para informar de los resultados del ejercicio de 1996, de los planes estratégicos a corto plazo, de las posibles alianzas con el sector privado, con empresas privadas de Industrias Mecánicas de Noroeste, Imenosa y era a iniciativa del Grupo Socialista. Y en esta comparecencia, el señor Ferreras subrayaba que, efectivamente, los resultados netos después de los impuestos eran negativos en 1996, con 1.800 millones; que en 1987 también eran negativos, con 1.900 millones, y decía que era imprescindible una reestructuración y encontrar una dimensión adecuada para que en el mercado internacional se pudiera competir. Además, decía también que se estaba operando en un sector dentro del país y quizás bajo la cobertura de otras compañías más grandes se podría funcionar. Y manifestaba también el señor Ferreras que en el mercado español no existen especiales encargos de trabajo en estas materias. Y, efectivamente, confirmaba que la SEPI estaba trabajando en definir y ultimar la definición del plan que había de guiar las actuaciones de esta compañía.

Posteriormente, el 13 de octubre de 1998, también en comparecencia del presidente del SEPI, al hablar de otras muchas empresas que estaban en proceso de privatización habló también de Imenosa. En esta exposición el presidente del SEPI venía a mantener que la situación de Imenosa se debía, sobre todo, al problema de la falta de tamaño suficiente para competir en el mercado internacional, además de que entendía que estaba sobrevalorado en un 35 por ciento el coste de su plantilla en relación a la que opera en el sector. Mantenía también el presidente del SEPI en esa comparecencia que estaba en disposición de hacer cuantas aportaciones y sacrificios fueran necesarios para sacar ade-

lante a la compañía y a toda su plantilla, si bien se puede convencer a la opinión pública y a los sectores del mercado en que se mueve de que ese esfuerzo vale la pena, es decir, recabana el consenso de todos los agentes implicados. Para ello insistía una vez más en esa comparecencia en que procuraría conectarla con el sector bien a través de alguna empresa multinacional, que tomara en el mismo una participación, o bien mediante un sistema de alianzas. Finalmente, adelantó que entre las empresas a privatizar en 1999 se encontraba Imenosa.

Posteriormente, el 3 de marzo de 1999, es cuando se produce por parte del Grupo Socialista, la petición de comparecencia del presidente del SEPI para que explique el tema de Imenosa. La verdad es que por organización de trabajo de la mesa de esta Comisión, aunque hoy estaba aquí el presidente del SEPI, no se ha dado cauce a esta petición expresa del Partido Socialista, pero se ha hablado de Imenosa, como queda registrado en el «Diario de Sesiones» de esta Comisión y, aunque sigue vigente esta petición del Grupo Socialista, hoy el presidente del SEPI ha dado explicaciones sobre la situación de Imenosa que no vamos a reiterar aquí. En definitiva, ha habido muchas iniciativas parlamentarias, se ha hablado mucho de Imenosa y la diputada del Grupo Socialista demuestra haber escuchado las explicaciones que ha dado el presidente del SEPI en esta Comisión en reiteradas intervenciones.

Pero ahora estamos hablando de que hay una propuesta para presentar un plan, para presentar unas actuaciones de alianzas, es decir, para hacer todo lo que el presidente del SEPI ha dicho que se está haciendo en relación con Imenosa. Es verdad que alguien podrá decir que la gestión no ha sido la adecuada en los últimos años pero era una gestión que venía de atrás, es decir, que no ha habido cambio de directivos de Imenosa hasta muy recientemente. Precisamente esa necesidad de dar una nueva dinámica y un nuevo impulso a esa gestión es lo que entendemos que puede hacer mucho más efectiva la voluntad del SEPI de encontrar una solución al problema de Imenosa.

Es cierto que la comarca del Ferrol, como otras comarcas de España, necesitan proyectos de reindustrialización y es cierto que el Ministerio está haciendo esos esfuerzos de implicar grandes cantidades de dinero público en esos esfuerzos de reindustrialización y en Ferrol los ciudadanos de la zona pueden comprobar que se está teniendo el suficiente éxito en cuanto al desarrollo de esas actividades industriales alternativas. Pero si aquí lo que se cuestiona es la privatización en sí, es una postura política legítima; si el Partido Socialista cuestiona la privatización como solución, es legítimo y, desde luego, no es lo que hacían anteriormente en el Gobierno, y es lo que está haciendo nuestro Gobierno desde el primer momento y lo que hemos anunciado que era lo positivo para mantener la viabilidad de esos proyectos industriales. Además los hechos vienen a demostrar que estaba en lo cierto en la medida en que las entidades que se han ido privatizando han tenido planes industriales sólidos, se han incorporado a grandes grupos multinacionales sólidos, han mantenido empleo, han mantenido plantillas y además ha habido garantía de que esos planes se cumplían; luego no hay ninguna razón para pensar que el caso de Imenosa vaya a ser una excepción.

Quiero resaltar que, como he explicado anteriormente, el plan existe en la medida en que se acomoda al plan general previsto por el propio Ministerio y por la propia SEPI para dar lugar a las privatizaciones, es decir, nunca se procederá a la privatización de una empresa si no es sobre la base de un plan industrial, sobre la base de un mantenimiento de la actividad industrial y del futuro industrial de esa empresa, sobre la base del mantenimiento de las plantillas, sobre la base de la garantía de todo lo que se consideran garantías suficientes. Luego el plan de la privatización por supuesto que no es una excepción en el caso de Imenosa y, en cuanto al plan de gestión, con la reciente modificación en los cuadros directivos de la empresa, seguramente en muy poco tiempo los agentes sociales y la opinión pública puedan conocer la nueva orientación que se da a la gestión de este grupo empresarial y de esta empresa de la comarca del Ferrol.

Simplemente voy a señalar un matiz respecto a la participación de la Xunta de Galicia en el capital. Comprendo que quienes cuestionan la privatización, quienes siguen defendiendo políticamente la utilización pública de los grupos empresariales, mantenga que esté la Xunta, y podían mantener el hecho —que no han mantenido— de que siga estando el Estado, el Gobierno central. Nuestro criterio no es ese y esa es otra razón añadida por la que votaremos no a la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Rodríguez, tiene la palabra simplemente para comunicar si acepta o no la enmienda que ha sido presentada a su proposición no de ley.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Efectivamente, vamos a aceptar la enmienda número 1, de oposición al proceso de privatización, dejando claro que, en todo caso, eso está implícito en la proposición no de ley, cuando se responsabiliza la SEPI de presentar ese plan de empresa con unas características que no ha hecho ni piensa hacer, que ese es el problema. Es decir, que no hay un diseño claramente industrial para Imenosa clarificado y con perspectivas de futuro.

En relación al nuevo párrafo, al punto 3, que nos parece redundante, lo vamos a aceptar también aunque prácticamente es lo mismo que pone ahí; se escribirá dos veces, pero como tampoco creemos que va a tener éxito la proposición no de ley da igual que vaya con una redacción repetitiva o redundante.

Solamente quiero decir que algunas de las comparecencias a las que se ha referido el señor Peón las conocemos perfectamente, pero una cosa son comparecencias y otra cosa son resoluciones.

— **SOBRE LA PRIVATIZACIÓN DE LA EMPRESA INDRA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001058.)**

El señor **PRESIDENTE**: La siguiente proposición en el orden del día es la proposición no de ley sobre la privatización de la Empresa Indra, que ha presentado el Grupo

Parlamentario Federal de Izquierda Unida, para cuya defensa tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Nuestro grupo presentaba esta proposición no de ley en el mes de mayo de 1998, precisamente ante la preocupación que despertaba, una vez más, el proceso de privatización de una empresa en una situación aceptable, incluso puntera en su nivel de actividades, y la casualidad ha dado lugar a que en este momento estemos asistiendo a la fase de apertura de la oferta pública de venta de acciones.

Nuestro grupo siempre ha mantenido una posición contraria a la privatización en general o, al menos, al abandono total por parte del Estado de su presencia en algunos sectores como sería éste que consideramos estratégico, y más cuando estamos asistiendo a la privatización de una empresa con un peso importante en el sector de defensa, teniendo en cuenta que el peso de sus actividades en este momento está representado en un 24 por ciento por actividades relacionadas con defensa y fuerzas de seguridad, un 24 por ciento por transporte y tráfico, un 17 por ciento en administraciones públicas y un 15 por ciento de telecomunicaciones.

Por lo tanto, no comprendemos el porqué se quiere abandonar totalmente la presencia pública en una empresa que, por otro lado, en sus últimos años ha tenido importantes reajustes de plantilla; en el año 1992 contaba con 5.270 trabajadores y, a través de distintos procesos, se ha situado en torno a los 3.400 que tiene en la actualidad. Es una empresa líder en tecnologías de la información en este momento y, por lo tanto, perfectamente viable. El Partido Popular, en 1996, era uno de los que en principio decía que iba a esperar a una reordenación del propio sector para abordar su posible privatización; sin embargo, ha habido urgencia en continuar insistiendo en la necesidad de privatizarla cuanto antes mejor. Esto, a pesar de las dificultades que ha habido con la propia presencia del grupo industrial más importante dentro de la empresa como es Thomson, y también a pesar de que se ha hecho el reparto de beneficios, cosa que tampoco era habitual en la compañía sino que lo habitual era precisamente cargar a reservas los posibles beneficios de la misma dadas algunas de las actividades que son relativamente coyunturales. Pensamos que la estrategia a seguir hasta el momento no era quizás la más adecuada, incluso para ponerla en la mejor situación posible.

A pesar de eso, Indra ha tenido una evolución en Bolsa continuamente al alza que posiblemente haga que en este momento esté incluso sobrevalorada por distintos avatares pero, sobre todo, por la expectativa de privatización de la misma compañía. Esto puede ser un riesgo añadido para la propia operación puesto que los avatares posteriores podrían dar lugar a huidas de inversores momentáneos en búsqueda de rentabilidades o de mayores seguridad si esto se produjera.

Pero, en definitiva, lo que más nos preocupa, puesto que el proceso de privatización ya parece imparable, es intentar garantizar algunas cuestiones. En primer lugar, el que tenga un plan de empresa con viabilidad de futuro, teniendo en cuenta que actúa en varios frentes pero, sobre todo, con dos grandes líneas, una, actividades relacionadas con la defensa y la seguridad del Estado y con clientes como Marruecos, Portugal u otros países, con actividades

de ciclo largo. También actúa en un mercado coyuntural muy competitivo, como es la informática, y puede tener dificultades a corto plazo. Por lo tanto creemos muy importante mantener la integridad del grupo y que no se produzca una disgregación o una segregación de actividades dentro del propio grupo buscando mayores rentabilidades a algunas de las áreas actuales en sectores de la propia empresa. Nos preocupa que el Gobierno garantice, desde el propio Ministerio de Industria que el futuro de esta compañía pase por mantener la integración como tal empresa haciendo honor a su nombre que, según la propia empresa interpreta, el dios Indra es representativo precisamente de la integración, dios indú que da nombre a la propia compañía. Por lo tanto, esperamos que se mantenga esa integración empresarial, esperamos que se mantenga una actividad consensuada con los sindicatos para garantizar el mantenimiento de este empleo. Es una empresa cuya plantilla tiene todavía una media de edad de 39 años y tiene un alto nivel tecnológico puesto que la mayoría de su plantilla, el 76 por ciento de la misma, está compuesta por titulados y técnicos.

Este es el motivo de nuestra proposición no de ley: llamar la atención sobre el futuro de esta empresa y evitar que dentro de un tiempo, después de su privatización, tengamos que lamentar su posible disgregación.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Cuevas tiene la palabra.

El señor **CUEVAS DELGADO**: Comentaba con el presidente hace un momento, que nuestro grupo pensaba que en la última reunión de la Mesa se había incluido también una proposición no de ley de nuestro grupo, pero no ha sido así y, por lo tanto, me limitaré a expresar nuestra opinión sobre esta proposición no de ley.

La idea es parecida, si bien nosotros no estamos en contra de un proceso de privatización, pero desde hace tres años, desde el famoso programa de modernización del sector público empresarial del Estado, que presentó el Gobierno del Grupo Popular, esperábamos conocer alguna información sobre la privatización de Indra, que sí estaba incluida en esos programas de privatización. No ha sido así, no hemos podido conocerlo en ninguna circunstancia, ni siquiera en la subcomisión de privatizaciones, y eso nos lleva a que ahora, cuando prácticamente está el proceso en marcha en Bolsa, estemos hablando aquí sobre una posible paralización del proceso. Quiero aprovechar este ejemplo de Indra para demostrar en qué consiste el programa de modernización del sector público del Gobierno del Partido Popular.

Indra es una sociedad que viene de la fusión de Inisel y Ceselsa, que era privada, e Inisel pública, en la que el Gobierno socialista de aquella época impulsó la creación de un gran grupo estratégico relacionado con la industria de defensa y tecnológicamente muy importante, que está compitiendo con los grandes grupos internacionales. Esto que en sí mismo es un valor importante, demuestra que la gestión pública puede ser muy eficaz cuando se hace bien, lo reconoce el propio presidente de Indra, Javier Monzón, y al cabo del tiempo surge la necesidad de privatizarlo. Pero, ¿cómo se está haciendo esa privatización? Pues se

está haciendo a espaldas de este Parlamento que sí tenía que haber conocido determinadas decisiones que se han tomado en relación con Indra, decisiones que solamente tienen una finalidad, que es ejercitar el control de Indra por parte de conocidos amigos, llamados independientes, del Partido Popular, una vez privatizada. Y eso no lo estoy diciendo gratuitamente. Unas semanas antes de la privatización de Indra se ha sustituido a todos los consejeros de la SEPI en Indra por consejeros llamados independientes, que me imagino que sabrán mucho del sector tecnológico y de defensa de este país porque algunos pertenecen, por ejemplo, a la Corporación Planeta, que es un holding que tiene poco que ver con la tecnología de defensa, a Leche Pascual, a presidentes de sociedades de Bolsa; esos son los independientes. Como previamente se ha modificado el núcleo accionarial de la compañía y ha habido socios accionistas como Caja Madrid que adquieren una importante cantidad de acciones, esto quiere decir que cuando esté privatizada Indra, en tramos minoristas, mayoristas, etcétera. Indra será una sociedad que fundamentalmente estará dirigida, y sus decisiones estratégicas tomadas por el grupo de independientes, entre comillas, o sea amigos del Partido Popular que acaban de tomar posesión de Indra. Aquí, con Indra, se pone de manifiesto en qué consiste la privatización del Partido Popular, porque lo único que pretende es tener el control de un grupo tan importante como peste, como ya lo ha hecho en Telefónica y en Endesa, como lo ha hecho ya en tantos sectores estratégicos desde el punto de vista económico, porque Indra tiene un valor estratégico desde el punto de vista de la defensa de nuestro Estado. Por eso, en Indra, la privatización debería haberse hecho siempre que el Estado conservara el control de las decisiones de la compañía; no hubiéramos estado nunca de acuerdo si Indra se hubiera privatizado totalmente como pretende el Partido Popular.

Y esto es la prueba del nueve de en qué consiste esta privatización. No hemos podido conocer este tipo de decisiones; hubiera sido muy importante que nos hubieran explicado el porqué toman esta decisión. Lo lógico es que hubieran seguido los consejeros de la SEPI hasta la privatización y la nueva junta, una vez privatizada, hubiera nombrado sus consejeros; éstos van a estar ya por lo menos cinco años, porque el Gobierno se reserva una acción de oro sobre esta compañía para los próximos cinco años, como ha hecho con las demás compañías, y seguirá teniendo el control no el Gobierno sino el Partido Popular, a través de sus consejeros independientes, de esta importante compañía, como tiene de otras. Por lo tanto, influirá decisivamente en la sociedad española y en muchas decisiones que tienen que ver con medios de comunicación y si no al tiempo, como ha ocurrido con Telefónica, que su negocio eran las comunicaciones y, al final, su negocio son la compra de televisiones, de emisoras de radio y de medios de comunicación, y la influencia permanente sobre esos medios de opinión a través de las fabulosas sumas que se pagan a través de la publicidad y la incidencia que tiene una compañía de esta naturaleza en la sociedad española; esta es la clave del asunto. Y este Parlamento no ha podido ni siquiera enterarse de estos procesos siendo pública la compañía porque lo ha impedido el Partido Popular y el Gobierno del Partido Popular y ha burlado a este Parlamen-

to. Y, ahora, cuando se privatice, tampoco podremos enterarnos porque evidentemente será privada; ese es el silogismo que ustedes emplean y el absurdo al que están reduciendo la vida parlamentaria.

Apoyaremos la proposición no de ley de Izquierda Unida; lamentamos que en esta disparidad de conceptos no se haya introducido también la proposición no de ley que nosotros teníamos presentada y calificada por la Mesa y en la próxima reunión de la Mesa seguramente aclararemos esa circunstancia.

El señor **PRESIDENTE**: Tengo que hacer constar que en la documentación que consta a esta Presidencia y a la Mesa, todavía no viene la calificación de la proposición no de ley respecto a Indra que usted está citando. Yo no tendría ningún inconveniente en que hubiese entrado si hubiese estado calificada. Ya sabe usted que en la última reunión de la Mesa hubo discusiones respecto a si iban a entrar otras proposiciones no de ley que había de otros grupos, respecto a Fertiberia, y no entraron porque en aquel momento no estaban calificadas y, hoy, dentro del documento con el que trabajamos, no existen. Además, no tendríamos inconveniente, porque haría aplicación del artículo 195 del Reglamento que dice que el presidente de la Comisión o de la Cámara podrá acumular a efectos de debate las proposiciones no de ley relativas a un mismo tema o temas conexos entre sí. Por lo tanto, no hubiese habido por parte de la Presidencia ningún inconveniente en debatir dos temas exactamente iguales.

El señor Peón tiene la palabra.

El señor **PEÓN TORRE**: Señorías, adelanto también la posición de nuestro grupo de votar en contra de la iniciativa del grupo proponente y mostrar nuevamente nuestra sorpresa. Casi podría pedir que se tome nota de lo que acabamos de decir en el inicio de nuestra intervención anterior sobre el tema de Imenosa y que se reiteren esas palabras mías, porque tengo que decir lo mismo, que se está alegando falta de transparencia. Yo felicito al representante del Grupo Socialista por el nivel de información que tiene sobre todo lo que se está haciendo en Indra, las situaciones que se están produciendo en el consejo qué personas van al consejo, etcétera. Les felicito porque es un nivel de información importante. Y se ha dicho algo que queremos matizar, se ha dicho que se está haciendo a espaldas al Parlamento y que se está haciendo en favor de unos amigos del Gobierno, y se ha citado a unos consejeros que parece ser que se señalan en un informe de prensa, unos consejeros que se tachan como amigos del Gobierno y deberían ser esas personas las que tengan que defender si son amigos o enemigos del Gobierno. Pero yo me voy a remitir a hechos concretos.

Se ha dicho que este proceso en concreto, como se ha hablado antes de Imenosa —hemos citado las veces que parlamentariamente se ha debatido el tema— se hace a espaldas al Parlamento. Tengo que insistir en hacer un pequeño repaso de las veces que se ha producido un debate sobre Indra. En concreto, a causa de una iniciativa de Izquierda Unida, se pedía la comparecencia, tanto en el Congreso como en el Senado, del presidente de la SEPI para informar sobre la línea de actuación de la sociedad

Indra a raíz del Consejo de Ministros de 28 de junio de 1996. El 30 de octubre de 1996, el señor presidente de la SEPI comparece en el Senado, a solicitud del Grupo Socialista, y mantiene lo siguiente respecto a Indra, y voy resumiendo, señorías: En relación al grupo Indra se trata básicamente de inversiones y desinversiones llegadas a la organización del grupo. A este respecto se destaca que el acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 23 de octubre de 1998, autoriza a Indra Sistemas a proceder a la fusión por absorción de sus filiales Indra SSI y SA, Indra SC y SA, e Indra DTD, S.A. Estas operaciones que se citan como alarde de información las dio el propio presidente de SEPI en la comparecencia del 30 de octubre de 1996, hace ya bastante tiempo. Por eso, lo de espaldas al Parlamento no lo entiendo. Lo que aquí ahora se explica como gran información que tiene el grupo de la oposición, y que aquí se hace todo de espaldas al Parlamento, ellos lo descubren por otras vías.

El 27 de mayo de 1998, en esta misma Comisión de Industria del Congreso de los Diputados era citado el presidente de SEPI para informar del resultado del ejercicio de 1996 y los planes estratégicos a corto plazo, incluidos los referidos a posibles ventas al sector privado y a alianzas con empresas privadas del grupo Indra. Es decir, ya no era una comparecencia en la que tenía que informar sobre todas las empresas que estaban siendo privatizadas, como era la de 1996 y donde habló del grupo Indra, sino que era una comparecencia expresamente sobre el grupo Indra. ¿Y quién pedía esta comparecencia? Pues el mismo grupo que ahora dice que se ha hecho todo esto a espaldas del Parlamento, es decir, el Grupo Parlamentario Socialista. **(Rumores.)** Señorías, me estoy remitiendo al «Diario de Sesiones» de la Comisión. Y en esa sesión se decía por el presidente de la SEPI —hago un breve resumen— que de cara a poner en marcha el proceso de privatización del grupo Indra se pretende reducir la participación de Thomson, grupo francés mayoritariamente público que tenía el 25 por ciento de las acciones y en la actualidad un 10 por ciento, y ello al objeto de que haya accionistas mayoritariamente españoles en el momento en que la oferta pública de ventas salga al mercado. Decía también el presidente de SEPI que al mismo tiempo se mantendrá la cooperación industrial y tecnológica con la empresa francesa con objeto de que se produzca una integración de Indra en todos los programas, fundamentalmente en los de electrónica de defensa europeos. Por su parte, el portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida manifestaba en esta comparecencia su preocupación por la privatización de la compañía, sus consecuencias sobre el empleo porque esta compañía actuaba sobre un sector estratégico, solicitaba al compareciente que se mantuviera la integridad del grupo ya que se trataba de un grupo de empresas que había sufrido ajustes y que se garantizase la presencia del Estado si fuera posible. Es decir, hubo un debate en profundidad de todos los grupos de la Cámara sobre Indra y su situación. Nosotros creemos que eso sí es dar información al Parlamento. Pero afirmar que se está dando la espalda al Parlamento, sencillamente creemos que es desvirtuar por completo la realidad de lo que se ha hecho en esta Cámara en estos dos años y medio; sinceramente, con todo respeto lo tenemos que manifestar así.

Posteriormente, en la comparecencia que se produjo ante la Comisión de Industria del Congreso del presidente de Indra —no estoy hablando de la subcomisión, de esa subcomisión de la que acusan al partido de impedir comparecencias de presidentes. Cuando el presidente de Indra, el señor Monzón de Cáceres, compareció en esta Comisión de Industria para informar sobre el proyecto de ley de presupuestos para 1999, el 14 de octubre de 1998 a solicitud del Grupo Socialista, en esa comparecencia se decía lo siguiente como resumen: Explicó los programas de defensa que suponen el mayor nivel de actividad para Indra tales como el avión europeo de combate, el F2000, el de las fragatas, el Secomsat y el programa de colaboración trilateral entre Estados Unidos, Italia y España para la denominación de los aviones. A este respecto manifestó que el total de estos programas ha supuesto para la compañía una valoración en los últimos años de 80.000 millones de pesetas y que en las expectativas para los próximos años está prevista la contratación adicional de unos 230.000 millones, lo que viene a representar aproximadamente la mitad de nuestra actividad en el mercado de la defensa, un 40 por ciento del total de nuestra actividad que, en términos anuales, supone entre 15.000 y 20.000 millones de pesetas de facturación. Por lo que se refiere a la mano de obra subrayó que el 80 por ciento de lo que realiza la compañía se lleva a cabo por personal propio, de manera que estos programas suponen el empleo de unas 700 personas como media en este período. Gracias a estos programas y también a otros vinculados al sector civil tenemos previsto en los próximos ejercicios aumentar el número de recursos humanos dedicado a estas actividades. En concreto, Indra en este ejercicio ha aumentado en casi 400 personas sus recursos humanos y tenemos previsto en los próximos años un ritmo de crecimiento de esa magnitud en términos anuales. Es decir, dio detallada y exhaustiva información de la gestión que se estaba desarrollando en aquel momento en Indra, en el contexto de comparecencias presupuestarias y dio contestación también a cualquier interrogación que pudiera tener algún grupo respecto a todas estas cuestiones; información que estamos satisfechos de que luego el Grupo Parlamentario Socialista y otros grupos de la Cámara utilicen en sus debates, pero que no se diga que la han obtenido no se sabe cómo y que aquí se hace todo de espaldas al Parlamento porque eso es tergiversar la realidad.

Termino. En cuanto al contexto de la proposición, tenemos que reiterar lo que ha ya dicho el presidente de SEPI en muchas ocasiones y que nosotros hacemos nuestro. Reiteramos que ha habido un plan de movilización del sector público empresarial que contempla unos objetivos fundamentales: la existencia de un plan industrial, la existencia de un mantenimiento de las plantillas, la existencia de una garantía para el mantenimiento en los centros de trabajo, en definitiva, una potenciación del proyecto industrial. He reiterado muy brevemente las explicaciones que ha dado el presidente de SEPI de cuáles eran los parámetros fundamentales del proceso de privatización de Indra y en este sentido se ha dado incluso mayor información en posteriores comparecencias. Para nosotros es importante que al final el proceso de privatización se haya hecho de acuerdo con los presidentes —en concreto el 13 de mayo de 1998— de Thomson CSF, empresa propietaria del 24,95 por ciento de Indra entonces y

que ese acuerdo haya supuesto que Thomson CSF haya quedado finalmente con ese 10,5 por ciento dando entrada a inversores instituciones españoles. Es decir, estamos satisfechos de lo que el presidente de SEPI anunciaba que era su intención y su modelo de privatización se haya hecho y se esté haciendo; estamos satisfechos, al mismo tiempo, de que Thomson haya asumido el compromiso de desarrollar su papel industrial y tecnológico; y estamos satisfechos —porque así se configuraba en el acuerdo— que esta actividad se desarrolle juntamente con la participación de accionistas institucionales que van a dotar a la compañía de estabilidad financiera, industrial y accionarial...

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, yo estaría satisfecho de que terminase.

El señor **PEÓN TORRE**: Un minuto y termino. Es en aras de la transparencia.

El señor **PRESIDENTE**: Medio minuto y lo voy contando.

El señor **PEÓN TORRE**: Estamos satisfechos de que todas esas operaciones sobre las que se ha dicho que el presidente ya ha dado explicaciones suficientes al final culminen en que haya —como se ha dicho también— unos nuevos consejeros que deben responder ante los nuevos accionistas, pero nuevos consejeros que no se dice y que son dos de ellos accionistas de Thomson CSF, dos de Caja Madrid, uno del Banco Zaragozano y dos vocales por parte de los ejecutivos de la compañía. Es decir, que no se ha nombrado a siete amigos del Gobierno, como dice algún grupo, sino que se ha producido una renovación del consejo que va orientada, con la participación de instituciones y empresas españolas, a culminar el modelo y el plan que había diseñado la propia SEPI. Lo demás, señorías, creemos que es manipular la realidad.

El señor **CUEVAS DELGADO**: Señor presidente, pide la palabra para una protesta formal de este grupo y para que conste en el «Diario de Sesiones» algo que este grupo también quiere que conste. No sé qué artículo del Reglamento me ampara pero creo que tengo derecho.

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

El señor **CUEVAS DELGADO**: La protesta es porque reiteradamente en esta Comisión, cuando hablamos de una proposición no de ley, sin habernos referido en ningún momento al representante del Partido Popular éste utiliza su turno para replicar al representante del Partido Socialista lograría que esto no pasara más porque...

El señor **PRESIDENTE**: Esto es entrar en un debate porque él ha hecho mención a unas solicitudes de comparencias del Grupo Socialista como usted también ha citado antes otras referencias suyas.

El señor **CUEVAS DELGADO**: He citado al Gobierno, no al Partido Popular. En segundo lugar, quiero que conste en el «Diario de Sesiones» una protesta porque

como en la Comisión pasada ha dicho el portavoz del Grupo Popular que no tergiverso la realidad, quiero que conste que para informar de la privatización de Indra no ha comparecido nadie, ha comparecido en presupuestos y allí estaba expresamente prohibido preguntar sobre la privatización de Indra.

El señor **PRESIDENTE**: No vamos a entrar en un debate. Consta en el «Diario de Sesiones» y quien quiera encontrarlo allí lo encontrará.

El señor **PEÓN TORRE**: No he visto jamás que se impida a hablar al grupo parlamentario que apoya al Gobierno para contradecir los argumentos que emplea el grupo proponente; jamás lo he visto en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Peón, en un debate de este tipo no se producirá nunca más, estando yo al menos en la Presidencia, porque no procede.

— **RELATIVA AL INCUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS CON LA EMPRESA FERTIBERIA S.L. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001412).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a la siguiente proposición no de ley relativa al incumplimiento de los compromisos con la empresa Fertiberia.

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Ros.

El señor **ROS MAORAD**: Si la excitación que vea que el Partido Popular me lo permite, siendo muy conciso como me aconseja un buen compañero de mi grupo, diré que es evidente que la motivación de esta proposición no de ley es que ha hecho algunos años el Gobierno de la nación promovió, a través del Ministerio de Industria y Energía, un acuerdo y posterior contrato con Enagas y Fertiberia S.L. que garantizaba a esta última empresa la competitividad en términos de coste del producto final, ya que la producción del amoníaco, la factura del gas, asciende aproximadamente al 70 por ciento, comprometía un acuerdo de gas en términos semejantes y por tanto en términos competitivos para Fertiberia durante diez años, por otra parte nada extraño a otro tipo de contratos que existen también en otros países como Francia, Holanda o Bélgica. Esto ha tenido una gran importancia desde el punto de vista no sólo sectorial para el sector de los fertilizantes sino también desde el punto de vista social, ya que se ha mantenido, por ejemplo, la factoría de Puertollano con 229 trabajadores, la factoría de Palos con 179 trabajadores y la factoría de Huelva con 92 trabajadores. Pues bien, si esto era así —y parecía que la cosa no iba mal— ¿qué es lo que ha ocurrido para que en estos tiempos áulicos del Partido Popular nos encontremos con un expediente de regulación de empleo que podía poner en la calle a 500 trabajadores, que ha puesto en pie de guerra a los sindicatos, tanto a Comisiones Obreras como a UGT, que ha merecido intervenciones e iniciativas parlamentarias del Partido Socialista tanto en el Parlamento de Andalucía como en las Cortes de Castilla-La Mancha, que ha produci-

do plenos de rechazo a esta situación en el área de Puertollano y otros municipios de la zona? ¿Qué es lo que ha ocurrido para que algo que parecía que iba bien se haya quebrado? Pues lo que ha ocurrido es, ni más ni menos, que se ha producido el incumplimiento de unos compromisos. Y esto, que tampoco es extraño dentro de lo que suele hacer el Partido Popular, desde luego es una práctica común dentro del Ministerio de Industria, si me perdonen que yo llame Ministerio de Industria a esa especie de negociado que ha quedado en la Castellana porque como Ministerio seguramente es una exageración verbal. ¿Qué ocurre? Pues que el señor Piqué anda más preocupado en echar ambientador que quitar el mal olor del Ministerio que en los menesteres del Gobierno. Y no quiero ofender a nadie con lo del mal olor; simplemente reconocer algo que todos los españoles sabe, y es que con dinero de la reindustrialización y dinero dedicada a la minería se están subvencionando granjas de cerdos y otros cuestiones. Me gustaría decir que entre los beneficiarios de estas subvenciones de este Ministerio, que no tiene a bien renovar rápidamente ese contrato para que salgan 500 puestos de trabajo, sí que me parece que hay algún amigo ya no solamente del señor Piqué, sino del propio presidente del Gobierno. ¿O nos va hacer creer el señor Peón que Pérez Villar es en ajeno enemigo del señor Aznar cuando fue consejero de economía? El señor presidente: Pero no entre en debate, señor Ros. El Señor Ros Maorad: No entraré en debate, señor presidente, simplemente quiero constatar que en lugar de utilizar el dinero del Ministerio para Fertiberia en lo que debía utilizarse, se ha utilizado para esos menesteres o para agrandar al tío Ramón o para el último accidente de hoy, lo de Sedesco.

En definitiva, nos vemos obligados a presentar esta proposición porque el señor Piqué sólo acude a la llamada de sus amigos y olvida las obligaciones y compromisos que tiene como Gobierno; y el señor Piqué tiene que cumplir porque es Gobierno de España, cumplir mientras no se modifique lo que acordó la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, en sesión del 13 de octubre de 1994, y que no es otra cosa que interesar al Ministerio de Industria y Energía la realización de las actuaciones tendentes a facilitar la prórroga del contrato actualmente vigente entre Enagas y Fertiberia S.L. para el suministro de gas natural, promoviendo, en su caso, las modificaciones necesarias para acomodarlo a las precisiones definidas en el marco de las inversiones de Fertiberia. Pues bien, esto es lo que ha incumplido el señor Piqué. Pero es que esto tiene algún bemo añadido o algún morbo añadido —si me lo permite el señor presidente—, ahora desde el lado de la barrera del ministro de Industria, desde su puesto de ministro de Industria, no cumple los compromisos que ese Ministerio adquirió y, sin embargo, cuando era presidente de Ercros y representante de Fesa-Enfersa se desgañitaba por los despachos oficiales pidiendo este tipo de ayudas para su grupo, aunque todos saben cómo terminó ese grupo. Es paradójico —y aquí hay gato encerrado— que dos buenos amigos como el señor Piqué y el señor Villar Mir pacten es manifiestamente conocida la confusión de lo privado y lo público y la afición que tiene a ello el señor Piqué, es muy curioso que el señor Piqué, como representante en ese caso de Fesa-Enfersa que vende esa empresa al señor Villar Mir con unas condiciones, en estos momentos desde el lado del

Ministerio no esté cumpliendo. No digo por qué pero es paradójico. A ver si resulta que 500 trabajadores de Fertiberia y las plantas de Huelva, Palos y Puertollano van a tener que pagar malos entendimientos de este barullo monumental de intereses entrecruzados de lo privado y lo público en torno al gas, porque el contrato fue con Enagas, después Gas Natural. ¿Qué es lo que ha pasado? Y no nos vengan diciendo que esto no se ha podido hacer porque la Ley de hidrocarburos es de octubre de 1998 y desde finales de 1997 este contrato se debía haber renovado y haber impulsado las medidas para que esta situación no hubiera llegado a tal punto. No me vengan ahora con el espantajo de la Ley de Hidrocarburos porque es bastante posterior a la creación del problema que es ese gravísimo incumplimiento del señor Piqué. Que vengan diciendo que el Gobierno no puede fijar el precio del gas, ¿pero es que ustedes no saben que todos los martes el Gobierno fija el precio del gas y si tiene que fijar un precio del gas para hacer competitivo a un sector lo puede hacer? Que digan que la Unión Europea tiene la culpa, de todos los males del señor Piqué, esto ya es demasiado. La Comisión Delegada del Gobierno dijo qué es lo que había que hacer para hacer competitiva a Fertiberia y hacer viables los puestos de trabajo, lo mismo que la Unión Europea. Déjense de zarandajas, despejen esas paradojas, porque mientras tanto lo único que ha ocurrido es que, como siempre, en señor Piqué ha creado un gran problema por absoluta incompetencia del negociado en que se ha convertido el Ministerio de Industria. Una vez que ha creado el problema pide ayuda a los sindicatos y a la propia empresa y dice que va a hacer lo que le diga el Parlamento. Primero crea el problema y luego lo resuelve. Tan es así que el propio Grupo Popular ha presentado una proposición no de ley que no ha podido discutirse, como bien decía el señor presidente, que paradójicamente copia al pie de la letra lo que la Comisión Delegada para Asuntos Económicos en el año 1994 aprueba. No lo quiero leer. Comprueben sus señorías palabra por palabra la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular e incluso palabra a palabra la enmienda que hoy presenta como alternativa para que este asunto pueda salir adelante, porque esa es la voluntad del Partido Socialista y del Grupo Parlamentario Socialista: que este asunto quede resuelto. Pero es también paradójico que la precipitación con la que se ha movido el Grupo Parlamentario Popular impida que se hayan podido resolver todos estos asuntos conjuntamente, que tenga que presentar una enmienda transaccional porque, en definitiva, este asunto empezó a interesarles a partir del día 4 de marzo, cuando tuvieron la entrevista con los sindicatos. Como está muy lejos el despacho del Grupo Parlamentario Popular del Registro de la Cámara tardaron cinco días en presentar la proposición no de ley y no ha podido ser discutida. No vean ninguna maldad en el Grupo Socialista. Cárguenlo si acaso a la ineficacia o a la poca atención que el Grupo Parlamentario Popular ha tenido en este asunto: despidió a los sindicatos, les dio una palmadita en el hombro y asunto resuelto. El 23 de febrero mi grupo había presentado ya esta proposición no de ley.

Por tanto, señor Presidente, en el ánimo de que este asunto quede resuelto y que se asegure a los sindicatos —como se ha garantizado ya— la resolución de este problema, estamos dispuestos a aceptar algún tipo de transacción

siempre que haya dos cuestiones al menos, una vez manifestada claramente la reprobación de mi grupo a lo que ha sido la conducta del Ministro Piqué: una, que se trabaje muy intensamente en solucionar el problema de ese contrato, y dos que eso es requisito indispensable para salvar 500 puestos de trabajo y el sector de los fertilizantes.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ros, simplemente quiero decirle que la proposición no de ley que usted cita siguió el mismo camino, no estaba a punto para poder entrar en el orden del día, igual que la relativa a Indra de su grupo, y la Mesa los ha dejado pendientes de debate. En su momento llegarán. Por tanto, no ser el tema del debate.

A esta proposición no de ley se han presentado distintas enmiendas. Una es del Grupo de Izquierda Unida y la va a defender el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Nuestro grupo también quería haber discutido su proposición no de ley, pero efectivamente no ha entrado a tiempo de ser calificada. Como creo que el objetivo fundamental de esa discusión es conseguir un acuerdo razonable que impida el expediente de regulación de empleo que afectaría a más de 500 trabajadores en primera instancia pero que a medio plazo, de continuar sin resolverse el problema, podría afectar a la práctica totalidad de la plantilla de Fertiberia, dada la dependencia que supone el amoníaco como materia primera para la fabricación de fertilizantes y teniendo en cuenta que el gas representa aproximadamente el 70 por 100 de los costes de fabricación de amoníaco y que el incumplimiento de ese acuerdo entre Enagas, luego y Gas Natural y Fertiberia está suponiendo unas pérdidas del orden de 2.000 millones de pesetas año con un riesgo importante para la continuidad de la actividad las plantas ya citadas de Puertollano, Palos y Huelva, nuestro grupo quiere intentar con la enmienda un acuerdo de todos los grupos que salve esta situación y que inste al Ministerio a respaldar la continuidad del acuerdo existente desde 1994 para mantener una tarifa, llamada tarifa F, que en definitiva lo que viene a plantear es una situación similar a la del resto de países de la Unión Europea, y es mantener unos costes medios similares a nivel de Europa para el gas natural necesario para la fabricación de amoníaco.

La historia en parte ya se ha relatado. En el año 1994 Ercros insta al Gobierno —siendo presidente el señor Piqué— a apoyar este acuerdo tendente a facilitar la prórroga en el contrato que ya existía entre Enagas y Fertiberia para el suministro de gas natural, promoviendo en su caso las modificaciones necesarias para acomodarlo a las previsiones definidas en el marco de inversiones de Free pont Mamoran en Fertiberia S.L., acuerdo que luego se traslada a Inmobiliaria Espacio y al grupo Villar Mir, que precisamente en un cambio de orientación de lo inicialmente previsto, que era la adjudicación a este grupo americano de la empresa, a propuesta del señor Piqué, entonces presidente de Ercros, se hace el acuerdo con el grupo Villar Mir, acuerdo que por lo que se ve tenía algunas debilidades, entre otras, la dependencia en una parte importante de este contrato de gas. Lo cierto es que en este momento se está incumpliendo aquel acuerdo y declaración de intenciones y, por tanto, hay que exigir a los actores, en este caso inter-

cambios de sitio, el respeto a esta necesidad vital para el mantenimiento de la actividad. Siendo coherentes con lo planteado hasta ahora, pensamos que el Ministerio debe amparar un acuerdo de la propia Comisión Delegada del Gobierno de los años 1994, 1995, pero también advertimos que es conveniente que el señor Piqué no participe directamente en la prórroga de este acuerdo para evitar otro tipo de interpretaciones, puesto que entendemos que es coherente no participar directamente en la aplicación de acuerdos cuando uno ha participado desde la otra parte como sector privado. Hemos de hacer esta pequeña advertencia para evitar que continúe complicándose él solo la vida, como viene haciendo en los últimos tiempos.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario, el señor Peón tiene la palabra.

El señor **PEÓN TORRE**: Señor presidente, me va a permitir que empiece con una sonrisa mi exposición porque después de escuchar la intervención del portavoz del Grupo Socialista, las cosas que ha dicho que han sido realmente graves, acusaciones muy graves al Ministro de Industria y calificación del Ministerio como negociado que se dedica a dar fondos mineros a piaras de cerdos y otro tipo de cosas, no voy a pedir que conste nuestra protesta formal, voy simplemente a tratar de contrargumentar; y espero que al tratar de contrargumentar no se eleve una protesta formal por parte del Grupo Socialista diciendo que yo les contesto. Evidentemente les tengo que contestar. Lo que ocurre es que tendrá que ver el Grupo Socialista si lo que digo se contrasta con documentos y con actas de estas sesiones o no, y no quedarse en el testimonialismo de mantener sus afirmaciones y no enmendar sus manifestaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Sea breve en la respuesta porque después tendrá que defender la enmienda.

El señor **PEÓN TORRE**: Gracias por su comprensión y su ecuanimidad, señor presidente.

Sigo con mi exposición diciendo que aquí podemos rebajar un poco el tono del debate porque efectivamente esto es como para reírse. Todo este barullo del portavoz socialista, que ha relatado que el ministro estaba entonces en Ercros y pedía compromisos de ayudas y ahora está en el Ministerio y las da o no las da, es que yo no lo he entendido. No he entendido de qué quería acusar al ministro. De impartir, ¿pero impartir qué cuándo estaba en Fertiberia o cuando no estaba? No lo he entendido muy bien no porque no esté claro, sino porque su postura es indefinible, la postura del Partido Socialista es indefinible. Nosotros vamos a hacer un esfuerzo de consenso, un esfuerzo para reconducir la situación a su cauce normal. Suscribimos las palabras del portavoz de Izquierda Unida. También a nosotros se nos ha impedido debatir nuestra propuesta sobre ese tema por cuestiones reglamentarias, cuando es habitual que se acumulen y se puedan debatir todas las que tienen la misma relación en una sola sesión, pero tenemos que aceptar que se aplique el Reglamento a rajatabla: para que sólo se debata en esta sesión la propuesta del partido Socialista. Pero como digo estamos por conseguir ese consenso y buscar la manera de reconducir esta situación.

Decimos que esto es insostenible y de risa porque decía el portavoz del Grupo Socialista, el señor Ros, que su iniciativa respecto a Fertiberia había sido el 24 de febrero. Pues se equivoca, porque su iniciativa es del 20 de enero de 1999 y dice lo siguiente: Petición de una comisión de investigación para analizar y evaluar la gestión realizada por el Ministerio de Industria y Energía en relación con las iniciativas o propuestas formuladas por don Josep Piqué i Camps como Ministro de Industria y Energía en la Comisión Delegada de Asuntos Económicos y en el Consejo de Ministros en relación con Ercros, Fertiberia y empresas asociadas. Es decir, su primera iniciativa en esta Cámara sobre Fertiberia es para poner en cuestión las ayudas a Fertiberia, no para pedir ayudas para Fertiberia. Por eso no se entiende su posición, porque no hay quien la defienda. Ahora piden ayudas para Fertiberia. Antes acusaban al ministro de favorecer a Fertiberia y pedían una comisión de investigación y ahora le acusan de no cumplir compromisos de ayuda a Fertiberia. Eso no hay quien lo entienda, por eso es embarullada su exposición, porque no hay quien la mantenga. La cosa está muy clara en el caso de Fertiberia. ¿Y qué pasa con Fertiberia? Pues que el Ministerio ha hecho lo que tenía que hacer: tratar de cumplir los compromisos que existían anteriormente y estar en permanente negociación con los sindicatos, con la empresa y con quien tiene que estar permanentemente en comunicación para dar solución a esos compromisos. Es lo que ha venido haciendo desde que entró en el Gobierno y lo que va a seguir haciendo. Aquí no ha habido incumplimiento de ninguna naturaleza. Que la posición política del Gobierno y de este grupo que lo apoya es ésta se demuestra en que la enmienda que presentamos es de ese tenor literal que acaba de reconocer su señoría. O sea, que no hay ninguna intención de incumplir nada; al revés, se está cumpliendo desde el primer día y esa posición se entiende perfectamente. Decíamos que era una irresponsabilidad acusar al Ministro de Industria de favorecer a Fertiberia o a Ercros y de poner en cuestión las gestiones del Ministerio de Industria aunque personalmente él se inhiba en las que considere que no debe intervenir directamente. Decíamos que era una irresponsabilidad poner en cuestión esas actuaciones del Ministerio de Industria y lo decimos ahora. Y como lo decimos ahora pretendemos, desde la responsabilidad, posibilitar al Grupo Socialista que se incorpore a esa sensatez que debe hacer que ni Fertiberia ni Ercros ni muchas otras empresas que tienen intereses muy legítimos que defender se pongan en cuestión y en el centro del combate político porque puede ocurrir, como ha ocurrido hoy al Grupo Socialista, que hace un mes decía: no ayuden ustedes a Fertiberia desde el Ministerio de Industria porque serán sospechosos de corrupción, y hoy piden que se ayude a Fertiberia.

El señor **ROS MAORAD**: Señor presidente, he sido aludido diciendo que estaba mintiendo. ¿Me permite el señor presidente que lea la resolución de la Comisión Delegada? (**Protestas.**)

El señor **PRESIDENTE**: Tengo que valorar su intervención anterior y también la del señor Peón en este momento. Por tanto, dejémoslo en un buen empate.

El señor Guardans tiene la palabra.

El señor **GUARDANS I CAMBÓ**: Como corresponde con la propia denominación de esta Comisión, la electricidad flota en el aire en el desarrollo de sus sesiones y tengo la impresión de que el voltaje no ha hecho más que empezar a subir. No sé por qué intuyo que en cada sesión que vayamos teniendo en esta Comisión de ahora en adelante, no harán más que incrementarse los voltios nos rodeen.

Creo que es responsabilidad de todos los grupos, no sólo del mío, distinguir el marco político general de lo que es el debate en un punto concreto y con un problema concreto. Estoy absolutamente convencido de que ni el Grupo Socialista ni el Gobierno de Izquierda Unida ni el Grupo Popular querrían que los trabajadores de Fertiberia, que tienen en este momento en peligro sus puestos de trabajo, fueran rehenes de la confrontación política, por lo demás perfectamente y hasta cierto punto normal, pero en la cual no me corresponde entrar ahora.

Visto desde esa perspectiva y desde un ánimo netamente constructivo, tanto en la proposición no de ley del Grupo Socialista como en la proposición no de ley convertida en texto de enmienda por parte del Grupo Popular, o incluso en la enmienda que formula el Grupo de Izquierda Unida, en todos los textos puestos sobre la mesa, subyace un espíritu que compartimos totalmente. Hay aquí un problema real relativo al precio del gas cuando el gas actúa como materia prima en el caso de Fertiberia. Eso debe ser resuelto y conviene que con el debido respeto a lo que son las reglas del juego empresariales marcadas por el derecho comunitario y por la Ley de hidrocarburos, nos parece que quizás no hay problema en que desde dentro del marco jurídico y del respeto a esas reglas se pueda adoptar una solución. Entendemos que, efectivamente, esta Comisión debe intentar llegar a un acuerdo para pedir al Gobierno una reacción ante la situación y lograr el compromiso de mantener unas determinadas condiciones de precio del gas tal cual las tenía Fertiberia y cuya modificación puede suponer una pérdida muy importante de puestos de trabajo y un expediente de regulación de empleo que está a punto de echarse encima sobre varias plantas de la empresa.

En esos términos mi grupo intentaría plantear, señor presidente, una enmienda transaccional que conjuntara los distintos textos que circulan en este momento en la Comisión. Se basaría en el texto planteado como enmienda por el Grupo Parlamentario Popular, pero añadiéndole una frase que recoge el sentido de fondo tanto de la enmienda de Izquierda Unida como de la proposición no de ley originaria del Grupo Socialista. Mi grupo propondría, para conseguir una auténtica solución de consenso, al margen de otros debates de fondo que pueda haber, pero yendo al grano de lo que hoy nos ocupa, que el texto que se sometiera a votación fuera el siguiente: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a interesar al Ministerio de Industria y Energía a que continúe con la realización de las actuaciones tendentes a facilitar la prórroga del contrato de suministro de gas entre Enagas y Fertiberia, de 13 de abril de 1994, adoptando las medidas económicas relativas a Enagas adecuadas a tal fin, para asegurar el mantenimiento de los puestos de trabajo y la viabilidad de esta actividad insutrial». En estos términos es en los cuales mi grupo daría su aprobación y propone que así sea aceptado por los demás grupos.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ros tiene la palabra.

El señor Ros Maorad: Mi grupo ve esa redacción correcta, la vamos a votar a favor y la aceptamos, pero quiero decirle por qué. Porque la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, el 13 de octubre de 1994, acordó interesar al Ministerio de Industria y Energía la realización de las actuaciones tendentes a facilitar la prórroga del contrato actualmente vigente entre Enagas y Fertiliberia, S. L. Por tanto, no vamos a estar en desacuerdo con una redacción que el Grupo Popular ha copiado de una Comisión Delegada del Gobierno del año 1994. Y si además recoge lo que es el objetivo fundamental que es que el sector se beneficie y se salden los 500 puestos de trabajo, nos alegra que haya consenso y que pueda votarse favorablemente. **(El señor Peón Torre pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Para fijar su posición respecto a la transaccional?

El señor **PEÓN TORRE**: Es a nuestra enmienda y creo que tengo que fijar mi posición.

El señor **PRESIDENTE**: No, es una transacción a la proposición no de ley, aunque sea con texto suyo.

El señor **PEÓN TORRE**: Como tenemos una enmienda presentada y se está haciendo la transacción sobre el texto de nuestra enmienda, creemos que podemos fijar nuestra posición.

El señor **PRESIDENTE**: Brevemente.

El señor **PEÓN TORRE**: Estamos conformes y nos felicitamos por el consenso alcanzado.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE**: También estamos de acuerdo, puesto que el objetivo fundamental era intentar

garantizar los puestos de trabajo como contemplaba nuestra propia enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a todos.

Señorías, vamos a proceder a la votación dentro de un par de minutos. **(Pausa.)**

Vamos a votar en primer lugar la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, en el texto final que será resultante de la propia proposición no de ley más la enmienda presentada por el Grupo Socialista que ha sido aceptada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La segunda proposición no de ley es la presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, relativa a la privatización de la empresa Indra: no ha tenido enmiendas, por lo tanto, en su propio texto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La última proposición no de ley es la relativa a Fertiliberia y se vota el texto transaccional que ha sido leído, y que ruego sea entregado a la Mesa.

Efectuada la votación, dijo

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

Se levanta la sesión.

Eran las dos y quince minutos de la tarde.

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Industria, Energía y Turismo, del miércoles 17 de marzo de 1999, no guarda relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

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