



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2000

VI Legislatura

Núm. 835

ECONOMÍA, COMERCIO Y HACIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FERNANDO FERNÁNDEZ
DE TROCÓNIZ MARCOS

Sesión núm. 84 (extraordinaria)

celebrada el martes, 11 de enero de 2000

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia, a petición del Gobierno, del señor subsecretario de Economía y Hacienda (Díez Moreno) para informar sobre la evolución reciente y situación actual de la Compañía Trasmediterránea. (Número de expediente 212/002450.)

24795

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar esta sesión, que lógicamente será la última, por fin, de la Comisión de Economía, Comercio y Hacienda del Congreso de

los Diputados, en esta VI Legislatura, dentro del período vacacional parlamentario, constitucional, consistente en la comparecencia, a petición del Gobierno, del subsecretario de Economía y Hacienda para informar sobre la evolución reciente y situación actual de la Compañía Trasmediterránea.

El orden de intervenciones será el habitual en esta Comisión. Ruego a las señoras y señores diputados que

vayan a hacer uso de la palabra que sean breves en sus alocuciones, sin perjuicio de exponer todo aquello que tengan por conveniente. Como saben ustedes, esta Presidencia es absolutamente generosa en lo que se refiere a la concesión u otorgamiento de los tiempos, pero ruego a SS. SS. que también lo sean en cuanto a la utilización de estos tiempos que les son previamente otorgados, concedidos o dados. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

¿Dígame, señor Segura?

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, el Grupo Parlamentario Socialista ha solicitado en reiteradas ocasiones, según consta en el registro de la Cámara, la comparecencia del ministro de Economía y Hacienda a efectos de analizar la crisis actual en la Compañía Trasmediterránea. Hoy se produce la convocatoria de esta Comisión por el presidente del Congreso de los Diputados y nos parece oportuno dejar claro nuestro respeto al señor subsecretario compareciente...

El señor **PRESIDENTE**: Disculpeme, señor Segura. Cuando tenga el uso de la palabra a los efectos normales en cuanto a su turno podrá hacer el número de argumentaciones, razonamientos, quejas y protestas que tenga por conveniente, pero, si no le importa estamos en una sesión tasada, del artículo 61.3 del Reglamento, comparecencia a instancia del Gobierno, que se convoca, por consiguiente, por el presidente de la Cámara. Primero, se producirá la intervención del señor subsecretario y, a continuación, la de los grupos parlamentarios de mayor a menor; contestará el señor subsecretario a las interpellaciones, preguntas o quejas que ustedes tengan a bien formular, y si esta Presidencia lo considera oportuno, después de consultada la Mesa, de acuerdo con lo que señalan, si no recuerdo mal, los artículos 202 y 203 del Reglamento, concederé un segundo turno de intervención. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

Dígame, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, el Grupo Parlamentario Socialista quiere que conste en acta que en los meses de noviembre y diciembre, en dos ocasiones, se ha solicitado la comparecencia, para este tema específico, del máximo responsable político de la Compañía Trasmediterránea y miembro del Gobierno, señor Rato, ministro de Economía y Hacienda, para el debate que hoy se va a producir, con la ausencia del interlocutor gubernamental; ausencia que consideramos absolutamente injustificada.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le vuelvo a decir, por segunda y última vez, que usted podrá hacer uso de las argumentaciones, quejas y protestas que tenga por oportuno y conveniente en el turno que le corresponderá después de formulada la presentación de la comparecencia por el señor subsecretario. El trámite parlamentario es así, le guste o no, y la sesión se desenvolverá de esta forma. No le voy a dar la palabra más que cuando le corresponda de acuerdo con el Reglamento.

Señor subsecretario, tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA** (Díez Moreno): Muchas gracias, señor presidente, señorías, por la posibilidad de comparecer ante esta Comisión. Este agradecimiento no es meramente protocolario, que también. Entiendo que el Gobierno, a quien represento en este momento, tenía auténtica necesidad de esta comparecencia para defenderse.

El señor presidente, que es fino jurista, sabe perfectamente cómo se construye una relación jurídica procesal, en la que existe normalmente un demandante, un denunciante o alguien que ataca y existe un demandado, un denunciado o un atacado. Si contemplamos estos días los medios de comunicación, indudablemente quien ha sido denunciado, atacado e incluso amenazado con ser llevado ante el fiscal anticorrupción ha sido el Gobierno, por lo que solamente cuando el demandado, denunciado o atacado no puede defenderse se incurre en indefensión, y el Gobierno quiere defenderse ante el Parlamento. Agradezco especialmente por este motivo que se me permita comparecer ante esta Comisión para poder responder, en la medida en que yo sea capaz de ello, a lo que estos días ha sido el denominador común en muy diversos medios de comunicación en relación con el tema de Trasmediterránea.

Sin perjuicio de que SS.SS. planteen, como es lógico, las cuestiones que quieran, creo que son tres las que debiéramos abordar esta mañana: en primer lugar, la situación de Trasmediterránea; en segundo lugar, la dimisión o, si lo prefieren, cese de su presidente y, en tercer lugar, la privatización de Trasmediterránea. En cuanto a la primera cuestión, no obstante las reiteradas manifestaciones públicas de algunos portavoces, especialmente del Grupo Socialista, que llevan produciendo durante toda la legislatura —por tanto, no son nuevas—, y las predicciones agoreras, Trasmediterránea es una compañía que navega y sigue navegando y no se ha producido ninguna de las catástrofes que se han venido anunciando durante esta legislatura. Los resultados de Trasmediterránea, que son los que reflejan su derrota en la navegación, son públicos y, por tanto, hasta el año 1998, sus cuentas están depositadas en el Registro Mercantil, por ser sociedad anónima. Quiero decir que no me parece oportuno repetir las ante esta Comisión ni exponer algo que es conocido y que además se puede conocer en cualquier momento consultando los registros. Sí haré una mención de los resultados del año 1999, que por su perentoriedad, en el sentido de que acaba de terminar el ejercicio, pueden ser menos conocidos. También, como SS.SS. saben, siendo Trasmediterránea una sociedad que cotiza en Bolsa, trimestralmente debe dar información a la Comisión Nacional del Mercado de Valores, por lo que esta información trimestral también es conocida y es pública; por consiguiente, no voy a descubrir ningún acontecimiento espectacular.

En el año 1999 la Compañía Trasmediterránea ha obtenido unos ingresos totales de 45.069 millones de pesetas. En el año 1998 fueron de 44.780 millones. Ha habido por tanto una variación de un 0,6 por ciento, equivalente a 289 millones de pesetas. Los gastos de la compañía en el año 1999 ascendieron a 44.339 millones, habiéndose reducido respecto de los 45.034 millones del año 1998 en 695 millones. Los resultados de explotación fueron 730 millones positivos, frente a 254 millones negativos del año 1998.

Los resultados totales para el año 1999 son 2.400 millones y en 1998 fueron 1.640 millones.

La Compañía Trasmediterránea se enfrenta, entre otros, a tres problemas, en primer lugar, al que resulta de que a partir de 1 de enero de 1998 exista competencia en el transporte marítimo por imposición comunitaria recogida en nuestro país. A partir de 1 de enero de 1998 Trasmediterránea actúa en un mercado liberalizado, no actúa en un mercado monopolizado, y cuando se liberaliza un mercado se pierden cotas de éste, eso es tan elemental como la vida misma. La primera cuestión, pues, a la que tiene que hacer frente Trasmediterránea es que se mueve ya en un mercado competitivo, especialmente en el transporte de pasajeros. La segunda cuestión que permite interpretar estos resultados es que también a partir del 1 de enero de 1998 el contrato entre el Estado y Trasmediterránea es completamente distinto. Hasta el 31 de diciembre de 1997, Trasmediterránea tiene un contrato que le permite cubrir con cargo a los Presupuestos Generales del Estado sus resultados de explotación. Debe ser comodísimo que en una empresa, la gestiones como la gestiones y pierdas lo que pierdas, el Estado te lo cubra. Ahora, no; ahora, como saben bien SS.SS., el contrato vigente solamente afecta a las líneas marítimas declaradas de interés general y la subvención solamente afecta a los déficit de estas líneas, habiéndose, por tanto, reducido estas sustancialmente. La tercera cuestión es que Trasmediterránea, como cualquiera de nosotros y de ustedes, ha tenido que hacer frente a una subida espectacular del petróleo, que ha supuesto un referente en su cuenta de resultados de 800 millones de pesetas. Existe además una deuda pendiente con el Gobierno canario. Esperemos que Trasmediterránea pueda cobrar la deuda del año 1998 durante el mes de enero; la deuda del año 1999 todavía se está discutiendo. Estas deudas están provisionadas y, por tanto, han disminuido también el resultado, pero esperamos que se llegue a buen término en esta negociación o diálogo con el Gobierno canario para ultimarlas y poderlas reflejar en los resultados de los años 1998 y 1999.

Dentro de estos resultados, es cierto que hemos perdido pasaje. Los ingresos por este concepto fueron 21.943 millones en el año 1998 y han sido 20.434 millones en el año 1999. Sin embargo, hemos mejorado en carga. Los ingresos por este concepto en el año 1998 fueron 18.811 millones y en 1999 han sido 20.821 millones. La disminución del pasaje obedece a la introducción de la competencia, como acabo de exponer, que se hace especialmente efectiva en este segmento con la utilización de buques rápidos, pero la compañía ha conseguido equilibrar sus cuentas mejorando otro segmento importante, prácticamente igual en cuanto a ingresos, como es el tema de cargas, y no obstante haber tenido un sobreprecio de carburante de 800 millones, se han conseguido reducir en 695 millones de pesetas los gastos de la compañía.

Lo más llamativo tal vez en este momento sea informar a SS.SS. de que desde 1999 Trasmediterránea tiene un plan de flota en el que se prevén las inversiones que debe realizar la compañía. Ya en el año 1998 se adquirieron dos ferrys para la zona del Estrecho, el Ciudad de Málaga y el Ciudad de Melilla, por un importe de 8.500 millones de pesetas; en el año 1999 se han adquirido dos buques de carga para la zona de Canarias, con una inversión que

alcanza los 14.000 millones, y en el año 2000 se va a incorporar un tercer buque de carga, también para la zona canaria, con una inversión de unos 5.800 millones de pesetas. Se han adjudicado —y serán entregados en el año 2001— dos superferrys para la zona de Baleares, uno a Astilleros Españoles y otro a Astilleros Barreras, que supondrán una inversión de 20.000 millones de pesetas, y se está estudiando la posibilidad de que en el año 2002 se incorporen a su flota otros dos superferrys. Asimismo, se está estudiando la incorporación de buques de transporte rápido que permitan consolidar el segmento de pasaje en la Compañía Trasmediterránea. Con todos estos datos, señorías, puedo afirmar que la Compañía Trasmediterránea sigue navegando, como dije al principio, y que no hay crisis ni apocalipsis ni posibilidad de naufragio ni hundimiento en la compañía.

El segundo tema se refiere al cese o dimisión de su presidente. A finales de diciembre se recibió en la Dirección General del Patrimonio del Estado una carta del anterior presidente de la compañía diciendo que presentaba irrevocablemente su dimisión como consejero y presidente de la misma. El único documento cierto y fehaciente del que dispongo sobre este tema es esa carta de dimisión; lo demás son declaraciones más o menos fieles, de segunda o de tercera mano. Tampoco les oculto que si esta carta no se hubiese producido, en el consejo de administración que celebraba su reunión ordinaria el 27 de diciembre estaba previsto cesar al presidente de la compañía.

La razón del cese del presidente ha sido la pérdida de confianza. El nombramiento se debió a la confianza y su cese ha sido debido a la pérdida de la misma. Es un nombramiento discrecional, de libre designación y, por tanto, necesita la confianza del propietario de la empresa —en este caso empresa pública— cuyo porcentaje de propiedad alcanza el 95 por ciento. Este habría sido un relevo normal, de los muchos que se producen en las empresas públicas o entre los altos cargos de la Administración; habría sido el cese normal del presidente de una compañía si no fuera porque determinados grupos políticos se aferraron a unas supuestas declaraciones del anterior presidente y montaron sobre las mismas la típica y habitual tormenta en un vaso de agua, y nunca mejor dicho en este caso. El propietario público tiene además obligaciones especiales en relación con su empresa. Estamos hablando de una empresa pública y de dinero público; en consecuencia deben respetarse los controles a los que está sometido este tipo de empresas: las autorizaciones de inversiones —cuando además se producen en la cuantía que anteriormente expuse ante SS.SS.—, las daciones de cuentas y, en fin, los procedimientos contractuales. El presidente de la Compañía Trasmediterránea ha sido cesado por pérdida de confianza política.

Precisamente porque una de las declaraciones atribuidas al anterior presidente ha sido la que más repercusión ha tenido, quiero hacer una referencia final a la privatización de la compañía. La única decisión tomada en este momento en relación con la privatización de la Compañía Trasmediterránea es que no se hará en esta legislatura, cosa obvia, aunque también tenemos ejemplos de privatizaciones realizadas en 1996 con el Parlamento disuelto y convocadas las elecciones. El Gobierno no privatizará esta compañía en esta legislatura, ni tampoco pensaba hacerlo. No está determinado el momento y, lo que es más importante, no existe

un solo estudio, informe, análisis, documento o lo que ustedes quieran que determine cómo se va a privatizar, cuándo se va a seleccionar al asesor por concurso, cuándo se va a seleccionar al valorador —también por concurso—, si va a ser necesaria o no la presencia de coordinadores globales, si va a ser una OPV y, si lo va a ser, si va a haber núcleo duro o no, cuál va a ser el tramo minorista, cuál el tramo mayorista... No hay absolutamente nada estudiado ni analizado ni decidido; hay comentarios de los que son responsables quienes los hacen. Es más, el acuerdo de Consejo de Ministros de junio de 1996, por el que se aprueban las bases para la reordenación del sector público empresarial, que constituyen para nosotros el marco en el que se han desenvuelto todas las operaciones de privatización, prevé expresamente que los responsables de las operaciones de privatización son los gestores de la misma, no los gestores de las empresas, y los gestores de las privatizaciones son la Sociedad Estatal de Participaciones Patrimoniales, en el ámbito de la Dirección del Patrimonio del Estado, y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, en el ámbito industrial, y así se han venido desarrollando todas las operaciones de privatización realizadas. Hay una tajante separación entre el gestor de la privatización —la Seppa o la Sepi— y el gestor de la empresa, precisamente para evitar que hubiese conflicto de intereses entre los gestores de las empresas y el proceso de privatización. Por tanto, cualquier información, cualquier noticia, cualquier rumor o cualquier conversación que no tenga su sede en la Seppa, que es quien está autorizada y quien va a realizar en su momento la privatización —repito—, es pura y simplemente responsabilidad de quien la hace, pero la Seppa —insisto— no tiene la decisión tomada ni ha realizado ningún tipo de análisis o estudio sobre cómo se llevará a cabo esta privatización.

Todo esto que estoy diciendo tampoco es nuevo, porque tuve ocasión de exponerlo en mi comparecencia del 14 de diciembre, hace pocas semanas, en la subcomisión de privatizaciones. Allí expliqué cómo se habían desarrollado las privatizaciones que había llevado a cabo la Seppa: Telefónica, Argentaria, Telefónica Internacional, Tabacalera y Aldeasa. Asimismo expuse cuáles eran los planes para la próxima legislatura, en su caso, de las empresas de Patrimonio que todavía no están privatizadas. Una subcomisión es el lugar ideal, parlamentariamente hablando, para poder intercambiar —como así ocurrió— todo tipo de informaciones en relación con la privatización de Trasmediterránea, como expuse allí, pero en aquella subcomisión no estaba el Grupo Socialista, por lo que no pudieron escuchar mi explicación; por tanto la repito con mucho gusto en este momento.

Termino, señorías, resumiendo que Trasmediterránea navega, el presidente ha sido cesado por falta de confianza y no se privatizará la compañía en esta legislatura, ni está decidido el momento ni la forma en que se haga en la próxima.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (Pausa.)

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, el Grupo Parlamentario Socialista, una vez más, quiere dejar constancia de que, preocupado por el futuro de la Compañía Trasmediterránea, por su situación actual y por el devenir de estos cuatro últimos años, ha solicitado en reiteradas ocasiones la comparecencia del ministro Rato, miembro del Gobierno responsable político de la compañía. La inhibición, la desidia y la falta de valentía política y de respeto a la Cámara que representa los intereses de todos los ciudadanos españoles nos han llevado a esta situación esperpéntica, en la que en un período de sesiones inhábil, en el mes de enero, el presidente del Congreso de los Diputados acepta la petición de comparecencia del Gobierno en un segundo nivel, en la persona del señor subsecretario. El 11 de noviembre de 1999 se registró en el Congreso de los Diputados la petición de comparecencia del ministro Rato; se reiteró el 22 de diciembre y en aquella petición se hacía también la solicitud de comparecencia del que era hasta ese momento presidente de la Compañía Trasmediterránea. Hoy nos encontramos con que vamos a tener un debate naturalmente limitado en el tiempo, dadas las características lamentables de esta Comisión, en el que queremos dejar constancia de una serie de datos.

Señor subsecretario, en primer lugar, la Compañía Trasmediterránea navega a pesar del Gobierno. Sí, los barcos de la flota de la Compañía Trasmediterránea navegan porque tienen unos excelentes tripulantes, unos magníficos capitanes y oficiales de la marina mercante y unos excelentes tripulantes de máquinas y oficiales radiotelegrafistas, que desde luego no dependen nada más que salarialmente de la compañía. La dirección estratégica y el plan de desarrollo de la compañía son una auténtica vergüenza.

En primer lugar, nos sorprende que el subsecretario diga que no tiene conocimiento formal de las declaraciones del presidente de la compañía. Le voy a dar ahora unos documentos para que le quede constancia de esas declaraciones. Recordará que en la campaña electoral del Partido Popular en el año 1995 y en etapas posteriores hasta que accedieron al Gobierno, el presidente del Gobierno y su partido no hacían más que reiterar que cuando accediesen al Gobierno, cosa que ocurrió a partir de marzo de 1996, nombrarían presidentes de empresas públicas a personas cualificadas en el sector. Desde luego, el que salió elegido en marzo de 1996 diputado por Barcelona por el Partido Popular no era una persona cualificada en el sector del transporte marítimo; lo sería en otros sectores —obviamente, este no es el foro para poner en tela de juicio su cualificación—, pero el señor Trías no sabía lo que era un barco, no había gestionado una empresa de transporte marítimo, no tenía ni la más remota idea de una empresa de estas características y el presidente del Gobierno, por las razones políticas que fueran, le impuso al señor Rato el nombramiento del señor Trías como presidente de la compañía.

A lo largo de estos cuatro años, los despropósitos han sido absolutos y la inhibición de los responsables del Ministerio de Economía respecto a la compañía ha sido escandalosa, una compañía que en 1977 era privada; creada en la década de los años veinte, jugó un papel importante hasta 1977 en las rutas marítimas de interés público y hasta en el papel de compañía auxiliar para el propio Ministerio de Defensa, para la propia Armada española. A partir

de 1977, la asume el Estado, se suscribe un contrato-programa a comienzos de 1978 con el Ministerio de Economía a cargo de la Dirección General del Patrimonio, tiene una duración de veinte años y se extingue el 31 de diciembre de 1997.

En la extinción todo ha sido improvisación. Naturalmente que la compañía durante veinte años tenía que recibir dinero. En 1977 estaba en quiebra, tenía miles de millones de pesetas de deudas, una flota antiquísima y obsoleta que no prestaba los servicios que requería un país ribereño como el nuestro con tantos puertos y con tantas zonas aisladas geográficamente a las que atender, entiéndase archipiélago canario, entiéndase Baleares, pero entiéndase algo muy importante, el tráfico del Estrecho, el tráfico Algeciras-Ceuta, naturalmente el tráfico Almería con puntos del Magreb, como puede ser el puerto de Nador, como puede ser Tánger, como pueda ser cualquier otro puerto en el que la compañía ha venido prestando servicios. Claro que el Estado tiene que financiar un plan de desarrollo de la empresa, para la modernización de la flota y no solamente para esto sino para la adquisición de nuevos barcos. Ello se va haciendo tal como recoge el informe del Tribunal de Cuentas del Reino, que sería muy interesante analizar y creo que debemos hacerlo inexorablemente en esta Cámara, como informe de fiscalización de los efectos económicos de la extinción en 1997 del contrato regulador de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional, suscrito entre el Estado y la compañía. Habrá que analizarlo porque ahí se ve el importante papel que el Estado jugó convirtiendo a la compañía en lo que era en 1997; la caída de 1997 para acá ha sido excepcional.

Para no andarnos con florituras y concretar, usted nos remite a la documentación oficial. A nosotros lo que nos preocupa es el conjunto de *lobbies* económicos y políticos alrededor de la compañía, naturalmente. El Gobierno actual ha ido privatizando toda la flota mercante española: la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, con nueve buques graneleros sólidos y líquidos, conocidos como Castillo de la Mata y Castillo de Butrón, famosos en la Marina Mercante Española, una flota con nombres muy referenciales; privatizó también la compañía Trasatlántica, ha privatizado servicios portuarios y alrededor de la compañía Trasmediterránea claro que hay *lobbies* económicos empresariales posicionados ante el proceso futuro de privatización que se pone en marcha en la próxima legislatura. Ya veremos qué gobierno tiene la responsabilidad de conducir ese proceso de privatización.

Resulta sorprendente lo que ha ocurrido. En veinte años de vida política democrática en este país, jamás el presidente de una empresa pública nombrado por un Gobierno se va dando un portazo y acusa al Gobierno de que está descapitalizando, empobreciendo e iniciando un proceso de venta de la compañía a amiguetes. Los socialistas recordamos y recordamos todos el término amiguetes cuando aquella infame, desdichada e indigna acusación procedente del Gobierno se hizo a anteriores responsables del Ministerio de Economía acerca de aquellos 200.000 millones de pesetas, que se desinfló. Aquí ni los diputados socialistas ni el Grupo Socialista estamos acusando. El señor Trías de Bes, nombrado en Consejo de Ministros por don José María Aznar, bajo la responsabilidad del ministro Rato,

acusa a su Gobierno de empobrecer a la compañía y de situarla en posición de repartirla, troceada, a los amiguetes del Gobierno. No puede negar que eso se ha dicho, Ha causado escándalo público y sorpresa. Ha provocado una situación aterradora para los tripulantes de la flota. Yo he tenido el honor de ser profesor de escuela de náutica durante muchos años y por eso he seguido como diputado de este grupo la evolución de esa compañía en la que navegan centenares de antiguos alumnos míos. A este diputado no le mueve otro interés que ese servicio público que presta la compañía al amparo del contrato-programa y, a partir de enero de 1998, al amparo de una resolución del Ministerio de Fomento, que es objeto de censura por parte de la Comisión Europea, de lo que podríamos hablar como de una adjudicación a cinco años de once rutas de interés público con 900 millones de pesetas anuales de subvención que sigue percibiendo la compañía, y de alguna de las rutas se está alejando, como está ocurriendo en la que ha pasado a manos de la compañía Pitra, Valencia-Ibiza, del ministro Matutes.

Señor subsecretario, según declaraciones públicas del señor Trías de Bes y basta pedir una cinta en la cadena SER de una entrevista en un programa de radio muy conocido, el Gobierno va a repartir la compañía entre amiguetes. Hay que leer todos los medios de comunicación nacional que se han hecho eco de eso. Si ustedes no creen que los medios reproducen lo que ha dicho el señor Trías, no es algo en lo que yo deba entrar. A lo largo del año 1999, desde el Grupo Socialista hemos hecho un duro seguimiento político del presidente de la compañía, del cual se ha escapado permanentemente gracias al paraguas político que le ha dado el Gobierno en estos cuatro años. Nosotros no somos en estos momentos abogados defensores del señor Trías; son cuñas de la misma madera. Allá ustedes con aquellos a los que nombraron para estas responsabilidades y que les han traicionado al final de la singladura, como lo irán haciendo otros muchos más, que huyen de esos barcos que se están hundiendo, y esta es una metáfora porque ningún grupo de Trasmediterránea se hunde, a pesar de los irresponsables gestores gubernamentales.

En la junta general de accionistas, todos ellos directores generales o subdirectores generales de este Gobierno en distintos ministerios, convocada por el presidente de la compañía, cuya acta tengo en mis manos, que obviamente usted habrá leído con muchísimo interés, el 25 de octubre de 1999, en el discurso que pronuncia el señor Trías pronuncia unas perlas curiosísimas —son seis folios, pero le voy a leer dos—. Previamente, a efectos de conocimiento por parte de los miembros de esta Comisión, tengo que indicar que esa junta general la celebra para pasar por la actitud ignominiosa de retroceder en una decisión que había tomado cuatro días antes de cesar, como cesó fulminantemente, al director general de la compañía, señor Fernández Villamandos, que sustituyó al señor Fuster, anterior director general, que cesó en diciembre de 1997, y, en consecuencia, el nombramiento del señor Fernández Villamandos fue impuesto por el Ministerio. De esa cuna de importantes gestores de empresas públicas actuales, a la que pertenece el señor Irala, presidente de Iberia, o el señor Mullor, director general, que están bajo la batuta ideológica del señor Fernández Normiella, procede el señor Fernández

Villamandos, al que menciono aquí con el mayor de mis respetos personales —como es obvio, es un análisis político—, que ocupa la dirección de la compañía desde enero de 1999 hasta estos momentos y que toma una serie de decisiones violentando los estatutos de la compañía, lo cual lleva al señor Trías, según explica en esa junta general, a cesarle fulminantemente, y el accionista mayoritario que usted representa, que tiene el 95 por ciento de las acciones, le obliga a convocar junta general y en esa junta general pronuncia esta perla de discurso, que, en este rosario, como digo, dice así: Espero y dejo que transcurra la junta general de accionistas ordinaria de junio para no ventilar en público asuntos internos y procedo al cese del director general días después. El Ministerio me obliga entonces a convocar un consejo extraordinario en el que se me revocan mis poderes ejecutivos, y el señor Fernández es repuesto y revestido de poderes que hasta ahora eran propiedad de este presidente. Considero esta junta general extraordinaria inoportuna e innecesaria —con lo cual le da un bofetón al Gobierno, que le obliga a convocar la junta general—. Se modifican los estatutos sociales en función de la persona que ocupa la presidencia —sorprendente—, se exterioriza el problema interno y se hace público contra mi voluntad, hecho que no beneficia a nadie.

Pongo en su conocimiento, señores accionistas, el peligro consistente en la progresiva despatrimonialización de la compañía —no lo digo yo, lo dice el señor Trías en la junta general—, que puede acarrear consecuencias nocivas ante una privatización a un precio inferior al que esta compañía debería tener. Ignoro si es éste un propósito para favorecer otros intereses. Y así continúa, pero ahí está el acta del discurso que pronuncia ante los señores accionistas.

Señor subsecretario, a lo largo de los últimos años, se ha hurtado a esta Cámara el debate sobre la evolución de esta compañía. No es una compañía baladí: 120.000 millones de pesetas ha ingresado el Estado para convertirlo en una flota moderna año tras año, desde 1978 hasta finales de 1997. Ahora hay una liquidación de 16.000 millones que se tendría que discutir. Yo le puedo demostrar, acudiendo a los «Diarios de Sesiones», que el Grupo Parlamentario Socialista ha realizado un estricto cumplimiento de sus obligaciones de seguimiento y fiscalización de la labor de Gobierno, de la defensa del bien público y de la defensa en este caso específico del transporte marítimo en un país como el nuestro, que es un país ribereño, que juega un papel básico en el tráfico del Estrecho, como dije minutos atrás, y que, en consecuencia, tiene la obligación, derivada de compromisos ante la propia Comisión Europea, de hacer que ese tráfico en el Estrecho sea fluido y dinámico, tráfico en el que la Compañía Trasmediterránea jugó un papel importantísimo y en el que ya hoy es una simple compañía testimonial.

Yo le podría leer a usted la cantidad de empresas que se han aposentado en ese tráfico, fruto de la negligencia de Trasmediterránea, en los tres últimos años. Le mencionaría la compañía Euroferrys, a la que el Consejo de Ministros acaba de dar un aval de 2.500 millones de pesetas para que encargue un buque catamarán de alta velocidad, de 44 nudos de velocidad, no en astilleros españoles de Cádiz o de levante, sino en unos astilleros de Tasmania, en Austr-

lia. Y criticaban al anterior Gobierno socialista. Ha habido hermosos debates en el Pleno del Congreso de los Diputados en esta legislatura acerca del futuro del sector naval en España, en los que el portavoz del Grupo Parlamentario Popular se llenaba la boca criticando a gobiernos socialistas anteriores y diciendo que toda la actuación de este Gobierno se va a impulsar para combatir la grave situación por la que desde luego atraviesa el sector de reparaciones y construcciones navales español, y resulta que el Consejo de Ministros toma esta decisión hace dos o tres días.

Y no solamente está Euroferrys, sino que se ha metido Buquebús, que es una compañía de origen argentino que hacía, también en embarcaciones de alta velocidad, la ruta de la Bahía de la Plata entre Buenos Aires y Montevideo, y así otras muchas compañías. Hoy Trasmediterránea no pasa del 15 por ciento de ese tráfico. ¿Hay algún dato más espectacular en una ruta de interés para la Unión Europea, ruta básica hacia el Magreb, que no tengo que describir porque todos tenemos muy claros los cuatro duros meses de mediados de año?

En reiteradas ocasiones el Grupo Parlamentario Socialista ha demandado información y no se nos ha suministrado. La hemos pedido en preguntas por escrito y si le leo algunas respuestas, usted, que es un hombre digno sin duda alguna, sentirá vergüenza de que el Gobierno haya contestado tan pobremente respecto a la compañía. Probablemente no pasó por su responsabilidad. Hemos solicitado debates y su propia comparecencia —y acepte que nunca hago referencia a conversaciones privadas, pero este es un hecho de naturaleza política—, y recordará usted cómo, a raíz de su comparecencia en el mes de octubre de 1997, ante la Comisión de Presupuestos del Congreso de los Diputados, para explicar la parte de los Presupuestos Generales del Estado de 1998 bajo su responsabilidad, en un pasillo me tomé la libertad —intuyo que lo recordará— de comentarle que sería conveniente que usted, como responsable político, o el ministro compareciesen y nos hablasen de la Compañía Trasmediterránea, y usted no recibió con agrado mi petición. La realidad es que no se ha materializado hasta hoy, vamos a decirlo un poco coloquialmente, que está casi terminando el curso académico y ya muy poco vamos a hacer, y hay un montón de temas que hay que aclarar.

No es demagogia, la compañía se está fraccionando poco a poco. El 30 de diciembre pasado —y no he tenido acceso a la información adecuada, a pesar del interés que este diputado, en representación de su grupo, siente por este sector—, dos buques de la Compañía Trasmediterránea que cubrían el tráfico del Estrecho han sido vendidos a un naviero —supongo que estará bien hecho—, a la Naviera Boluda.

En cuanto a otro buque, el Ciudad de Zaragoza, usted deberá explicarlo, y como no tenemos la información adecuada no tendremos el más mínimo inconveniente en recibirla y rectificar, pero usted nos tiene que informar. Bien sabe que la naviera Pitra, propiedad del ministro Matutes, juega un papel importante en el tráfico dentro de Baleares. El Ciudad de Zaragoza, un buque de 1.300 pasajeros y 200 vehículos en carga rodada tipo turismo, venía haciendo la ruta Valencia-Ibiza. Desde hace varios años, desde el año 1992, cuando se produjo el desgraciado accidente del Estonia, que al desatracar, con 800 pasajeros y un mar en malas

condiciones, no logró cerrar el portalón de proa, con lo que el barco se vio inundado, se escoró y murieron 250 pasajeros, la Comisión Europea dictó una serie de disposiciones tecnológicas de seguridad de obligado cumplimiento, como es la estanqueidad en bodegas, mamparas total y absolutamente estancas, a raíz de lo cual se acondicionó ese barco y se le ha vendido a la naviera de Matutes. Las noticias que este diputado tenía, y así lo dije en pregunta del 15 de diciembre en sesión de control del Gobierno al ministro Rato, eran que se había reparado por unos cuatrocientos y pico millones de pesetas y se le había vendido por doscientos y pico, pero no se puede cuantificar claramente por una razón, porque además se ha quedado con el fondo de comercio, ya que la Compañía Trasmediterránea ha retirado ese barco, Ciudad de Zaragoza, que se lo ha vendido a la naviera Pitra, de la ruta Valencia-Ibiza, que es una ruta de interés público, dejando una sola rotación semanal con otro barco. En consecuencia, los meses de gran flujo de pasajeros, de mercancías y de carga rodada con Ibiza son terreno abonado para que lo explote el ministro Matutes, titular de la naviera Pitra. Desgraciadamente, cambiaron de ruta a ese barco, lo pusieron en la ruta Denia-Sant Antoni de Portmany, tuvo un accidente en la bocana del puerto y da la impresión de que va a ser irrecuperable, lleva un mes obstruyendo la bocana del puerto de Denia.

También le puedo hablar del Ciudad de Ceuta y de la flota del jet-foil, porque es necesario que en Canarias se explique cuál es su futuro, ya que, después de la segregación de Binter Canarias del Grupo Iberia en otro sector dependiente de la SEPI, existe una preocupación con respecto a una flota que lleva 20 años prestando unos servicios excepcionales entre los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas. Nos tienen que explicar las características de la venta de un buque, el Ibn Batouta II, que pasó a llamarse Ciudad de Tánger, venta que preocupa a este diputado.

Nos preocupa también qué ha ocurrido en el *pull* entre las compañías Limadet y Ferrimaroc, en este caso en la línea Almería-Melilla-Málaga, qué ha ocurrido con el concurso que sacó el anterior responsable de la compañía, el señor Trías, que fue cancelado, y qué ha ocurrido con la adquisición de dos buques a una naviera noruega y en qué condiciones, y usted nos lo tiene que explicar. Yo se lo ruego, y quiero que deje constancia clara: tiene que darnos una explicación meticulosa y detallada de una venta que está en boca de los profesionales de la compañía, aunque naturalmente no es dogma todo lo que digan los tripulantes de los barcos y los empleados de la compañía. Pero cómo es posible que se vendan dos edificios excelentes, de titularidad de la compañía, situados en la carretera de Barajas, y las dependencias administrativas de la compañía se pasan a un edificio situado en la calle de Alcalá, muy próximo a este Congreso, en el tramo comprendido entre la Puerta de Alcalá y Cibeles, en sentido descendente, a mano derecha —recuerdo—, edificio adquirido por una sociedad muy pocos meses antes de aquel momento en el que se produce la entrada de la Compañía Trasmediterránea. Aquí tengo unos datos de una sociedad, que se llama Zazuels, domiciliada en Holanda; una renuncia de la compañía a una de las cláusulas del contrato sobre posible compra del edificio; se habla de un edificio que cuesta 2.000 millones de pesetas,

se pagan cuatrocientos y pico al año, en cinco años. Algo parecido a esto, el Grupo Parlamentario Socialista, en la Comisión de Infraestructuras, a través de los diputados don Jesús Caldera y don Gerardo Torres, lo ha denunciado reiteradamente. Se trata de un edificio equivalente que la Dirección General de Correos adquirió en el Parque de las Naciones, aunque este caso no es responsabilidad del Ministerio de Fomento, pero son dos líneas paralelas que nos ponen de manifiesto lo que dije anteriormente: dos cuñas de la misma madera y, señor subsecretario, ése es un tema relevante.

Quisiera hacer matización expresa de la situación de pérdida de mercado de la compañía —y se lo puedo demostrar— por mala gestión. En los últimos meses del año, en el tráfico Barcelona-Palma de Mallorca o Barcelona-Ibiza se perdió del orden del 30 por ciento del mismo. ¿Y cómo pierden tráfico? Disminuyendo el número de frecuencias semanales y permitiendo, cariñosamente, que una naviera que se llama Pitra Cataluña, del mismo titular, el señor Matutes, irrumpa por primera vez en ese tráfico y vaya quedándose con un fondo de comercio para que sobreviva. ¿Eso es libre competencia? Eso es indefensión de los intereses de la Compañía Trasmediterránea. Y yo le puedo indicar que sectores navieros privados en Canarias, como son la Naviera Armas o la Naviera Fred Olsen, son valientes en la irrupción de embarcaciones de alta velocidad, comunicando los distintos puertos de la Comunidad Autónoma Canaria, mientras que se va debilitando el papel de la Compañía Trasmediterránea, que tiene alarmados a todos los tripulantes y a los sectores económicos de la comunidad canaria. Un sólo barco comunica Canarias con el resto del Estado español, en lo que a tráfico de pasajeros se refiere, a la semana, 350 pasajeros —¡inconcebible!—: el J.J. Sister.

Resulta también increíble que la flota de los *jet-foil* pierda prácticamente la mitad de su mercado. Resulta realmente espectacular lo que ocurre con Vapores Suardiáz, que es una empresa naviera. Soy consciente de que aquellas personas que no tienen contacto con el sector marítimo esto les parecerá una larga secuencia descriptiva de empresas navieras españolas. Pero es que las Cortes Generales no pueden olvidar nunca que España es un país ribereño, con 27 puertos de interés general, donde el 80 por ciento de las mercancías que entran y salen a través de nuestros puertos, es transportado por barcos y que la compañía Trasmediterránea jugó un importante papel que ha ido disminuyendo.

No nos enmascaren resultados de gestión que este diputado y compañeros de su grupo hemos analizado; resultados de gestión que han tenido como consecuencia: 150 trabajadores a la calle y la venta de bienes inmuebles o la venta de barcos, porque nos van a tener que explicar las características de la venta del J.J. Sister, que hemos demandado por escrito y hemos recibido dos líneas de contestación del Gobierno a esa pregunta.

Y también se nos va a tener que explicar —y estoy convencido de que S.S. tiene la buena voluntad de hacerlo en este debate— en cuánto se vendieron los buques Cala Fustán y Cala Salada a la Naviera Boluda, porque, a mediados de 1999, toda la prensa nacional recogió la primera llamada de alarma del señor Trías, que decía que la compañía estaba posicionando bien en sus proximidades al naviero

Boluda. ¡Felicidades para ese naviero, obviamente! No somos nosotros los responsables. Lo denunció el señor Trías. Y, curiosamente, el 30 de diciembre le venden esos barcos.

Nos va a tener que explicar cómo está la Compañía Trasmediterránea con la empresa Schembri, que está dando origen a una conflictividad social importante con los tripulantes y con los trabajadores. Cómo se ha liquidado la deuda de aquellos dos buques que la Naviera Isnasa había encargado a Astilleros Andaluces y que les habían puesto los nombres de Julián Besteiro y de Manuel Azaña. Esos dos buques, como el armador que los encargó no pudo pagarlos, la Compañía Trasmediterránea se los quedó en muy buenas condiciones, y la primera, heroica y gran decisión de la Compañía Trasmediterránea, a través de su presidente y del Consejo de Administración, fue quitar a ese barco el nombre de ese digno español, don Julián Besteiro y ponerle el de Ciudad de Málaga. Eso es lo único que conocemos respecto a la situación de esa compañía. Nos va a tener que explicar la situación con Navicom, que es otra empresa naviera, en grave crisis, que se desatará muy próximamente, en la que la Compañía Trasmediterránea tiene el 50 por ciento.

No entendemos cómo los operadores portuarios, es decir, aquellas empresas dedicadas a la estiba, a la carga y a la descarga, en los puertos de Valencia, Barcelona, Algeciras, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, o sea, en los cinco o seis grandes puertos españoles, se constituyen en empresas mixtas entre la Compañía Trasmediterránea y Vapores Suardiáez, empresa de la que se dice que está bien colocada en los aledaños del Gobierno. Resulta que Vapores Suardiáez aporta el 20 por ciento de las mercancías para transportar, mover u operar (la Compañía Trasmediterránea, en sus bodegas, transporta el 70 o el 80 por ciento) y, sin embargo, se constituyen en compañías mixtas para operar esa carga, el 50 por ciento de reparto en el accionariado de las mismas.

Asimismo, es importante que explique las razones por las que, teniendo en el puerto de Barcelona una terminal propia, se hace esa inversión, compitiendo con el sector privado, de 1.800 millones de pesetas en el World Trade Center. Se nos va a tener que explicar, señor subsecretario, la liquidación de Naviera Mallorquina, la situación de la consignataria Trashispánica y tantas y tantas otras.

Como intuyo que el señor presidente nos va a dar la posibilidad de réplica, diré que son muchas las informaciones y preguntas que me gustaría hacer llegar al señor subsecretario. Me ha parecido que muchas de ellas no las ha anotado, pero yo estaré en condiciones de continuar reite-rándoselas en la sesión de hoy. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: No confunda la intención con la futurología.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Doy las gracias al señor don Fernando Díez Moreno por su comparecencia, aunque también ratificamos que nosotros seguiremos pidiendo —y así se hará y está previsto en el orden del día de la Diputación Permanente del próximo jueves— la com-

parecencia del ministro de Economía por dos razones: una, por ser el máximo responsable del Ministerio y, dos, porque, al menos en las informaciones publicadas, aparece como coprotagonista de las decisiones tomadas en torno a la Compañía Trasmediterránea, por lo que creemos importante su comparecencia. Asimismo, nos gustaría que compareciera, —y así se reclama— el señor Trías de Bes, para que dé sus explicaciones o, al menos, para que las imputaciones que aparecen en los medios de comunicación se hagan en sede parlamentaria y para que nadie pueda decir que está indefenso ante acusaciones o imputaciones mutuas.

En primer lugar, mencionaré una cuestión previa. Usted ha citado su comparecencia en la subcomisión de privatizaciones recientemente celebrada. Yo tengo aquí todas las notas de su comparecencia; como usted sabe, yo sí asistí a esa comparecencia y quiero hacer una puntualización. Es verdad que se repasaron las privatizaciones efectuadas, pero también es verdad que de Trasmediterránea lo único que se planteó es que estaba pendiente. En todo caso, se reiteraron los principios generales, conocidos en su teoría, pero con cuya aplicación nosotros discrepamos; hasta tal punto discrepamos que la evidencia nos dice que, aunque en teoría los gestores de una compañía en fase de privatización no participan en dicha fase, lo cierto y verdad es que hay varias compañías en las cuales los gestores previos a la privatización total son los mismos que actualmente siguen al frente de las compañías. Ese es el caso de Telefónica o de Tabacalera. Es decir, que las murallas chinas pueden funcionar en temas financieros, pero en el tema de las compañías no funcionan de esa manera. Precisamente algunas de las consideraciones que hace el propio consejo de privatizaciones apuntan en esa dirección de que, aunque en teoría debería existir esa separación —según su planteamiento de las privatizaciones—, en la práctica, en algunos casos, no ocurre así, especialmente en el caso de Telefónica.

También es verdad que el ex presidente Trías de Bes plantea unas acusaciones serias. Y, aunque la información que usted nos da es relevante, nos gustaría que hiciera una valoración de la gestión del señor Trías de Bes, porque la única valoración que le hemos escuchado hasta este momento es la de pérdida de confianza, que es una especie de eufemismo que, si no se explica, tampoco nos dice nada. La pérdida de confianza puede ser simplemente la pérdida de comunicación entre el presidente y el ministro de Economía o los responsables de turno o la pérdida de confianza puede venir determinada por hechos relevantes en la gestión que el responsable del nombramiento evalúa y valora, y puede considerar que o bien la compañía no va todo lo bien que debería ir o que ha habido actuaciones por parte de su presidente que no se atienen a sus competencias o que no fueron consultadas debidamente o que pueden tener consecuencias graves para la compañía. Hasta tal punto ustedes han tenido que dar explicaciones, que en algunos medios de comunicación se recogen esas explicaciones que hoy no hemos escuchado aquí.

Tengo aquí lo que yo llamo el BOE 2, que en esta época que nos toca es *El Mundo*, donde se atribuye, entrecomillado, a Patrimonio, algunas afirmaciones tajantes. Por ejemplo, se afirma por parte de Patrimonio -entrecomillado- que concluyó el señor Trías de Bes el arrendamiento de la sede

de Trasmediterránea de forma atípica y en condiciones no convenientes, después de que hubieran invertido 270 millones de pesetas en acondicionar el edificio que se abandonó; otorgó al director general cesado, José Antonio Fuster, una indemnización de 53 millones de pesetas, a pesar de que le correspondían 3 millones y medio; intentó aplicar compras por 74.922 millones de pesetas, sin el suficiente conocimiento del consejo, sin autorización de Patrimonio y sin un plan de flota aprobado por el Gobierno; firmó un contrato con Unión Naval de Levante que dio lugar a un pago anticipado de 1.264 millones de pesetas para la construcción de un buque, sin publicidad ni concurrencia, y con ocultación al consejo, y pasó una factura, fechada el 1 de septiembre de 1999, por importe de 2,1 millones de pesetas, por tres días de alquiler de un barco durante la copa del Rey. Me gustaría que nos ratifique hoy aquí —que creo que es el lugar adecuado— si estas actuaciones que aparecen en los medios imputadas al señor Trías de Bes son ciertas o no y si son algunos de los motivos de la pérdida de confianza en el señor Trías de Bes, entendiéndolo que pueden ser condiciones relevantes precisamente para determinar un posible cese.

Yendo al origen del problema —que se ha expresado muy bien por el señor Segura, que sobre barcos lo sabe todo, como ha quedado demostrado y, por tanto, no quiero reiterar algunas de las cuestiones que él muy bien ha expuesto y que nos preocupan, como es la evolución de la compañía y sus posibles riesgos a futuro—, me quería detener en algunas cuestiones. Usted ha reconocido, en los datos de gestión, una pérdida de tráfico de pasajeros y un incremento en el tráfico de mercancías. Nos gustaría que esas cifras que usted da en ingresos nos la diera en número de pasajeros y en número de toneladas transportadas, en toneladas equivalentes, para entendernos todos, para ver cuál ha sido realmente la evolución de la compañía y para saber, por tanto, cuál es la valoración del Gobierno sobre la evolución real de la compañía en cuanto a tráfico. Nos gustaría que nos detallara más los planes de flota y las posibles compras de distintos barcos, porque se ha detenido muy poco en otro de los elementos que aparecen en litigio, que es precisamente la posible pérdida patrimonial. Nos gustaría saber cuáles han sido los barcos vendidos —algunas de dichas operaciones se han citado— para evaluar también cuál era la capacidad de transporte de viajeros y de mercancías que tenía la compañía al inicio de la gestión y cuál es la capacidad de transporte que tiene la compañía a fecha de hoy. Esta es también una forma de poder valorar, entre otros elementos, si de verdad hay o no una pérdida patrimonial, por tanto, si hay o no una pérdida de capacidad operativa de la compañía en este momento y para poder evaluar también las acusaciones que el señor Trías de Bes plantea sobre la mesa.

Creemos que es un caso típico de querer dar un aparcamiento glorioso a personas que se utilizan políticamente en un momento determinado, en una operación de marketing político, y que demuestra, una vez más, que al ponerlos al frente de compañías que probablemente, como se ha dicho, no conocen porque son muy peculiares, porque tienen unas determinadas características, se producen este tipo de situaciones, porque son personas que se convierten en incómodas para el Gobierno o el partido que en ese momento ha

intentado rentabilizarlas. También tiene su lógica que las personas utilizadas o que se han dejado utilizar —todo hay que decirlo— después se enfaden cuando se ven más o menos apartadas de aquella manera. Pero, al fin y al cabo, la responsabilidad es de quien sitúa al frente de una compañía a una persona probablemente inadecuada para esa función y probablemente adecuada para otras muchas funciones. Yo creo que ocultar la realidad produce este tipo de situaciones.

Pienso que el Gobierno ha cometido otro error gravísimo. Si se había producido esa pérdida de confianza hace meses, no es muy operativo en una empresa situar a un director general, que en la práctica sustituye en sus funciones al presidente y, por lo tanto, produce una disfunción importante en la gestión de la compañía al existir dos cabezas y no saber muy bien quién realmente gobierna la compañía. Creo que este es otro error relevante que ha producido esta degradación de la situación y esta salida al final por la puerta falsa del señor Trías de Bes.

En todo caso, como también se le imputa a usted haber participado en las conversaciones en las que inicialmente parece ser que el señor Rato habló con el señor Trías de Bes para mantener en la compañía al director general cesado inicialmente por el señor Trías de Bes, no estaría de más nos ampliara estas situaciones y nos explique —insisto— en qué consiste la pérdida de confianza, porque es la forma más clara de poder abordar la situación y no tener temor a asumir las decisiones que estaba a punto de tomar, puesto que si bien el señor Trías de Bes se anticipa unos días a su propio cese, el Gobierno debe explicar con mayor profundidad las causas del cese.

De sus explicaciones, hasta el momento, lo único que nos ha quedado claro es que hay una pérdida de confianza, pero no hemos escuchado las razones de fondo, aunque al parecer algunas se han dicho ya a los medios de comunicación. Seguimos preocupados por la evolución de la compañía y creemos que sería preocupante que se convirtiera poco a poco en una compañía devaluada y presa fácil de otros operadores en temas tan delicados como nuestro transporte marítimo con las islas.

Por tanto, señor Díez Moreno, las explicaciones hasta este momento son insuficientes. Espero que en la segunda parte podamos escuchar más cosas.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, por parte del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Silva.

El señor **SILVA SÁNCHEZ:** Doy las gracias al señor subsecretario por su comparecencia.

A lo largo de la legislatura se ha ido ofreciendo al Parlamento alguna información. Recientemente ha comparecido en la subcomisión de privatizaciones y, como se puso de manifiesto ese día, algunos grupos parlamentarios optaron por no estar presentes. Como ha recordado el señor Santiso, y por lo que me ha manifestado el señor Guardans, que estaba presente aquel día, en cuanto al contenido de su intervención, hubiese sido de agradecer haber contado con algo más de información de la que se pudo obtener.

En cualquier caso, siguiendo el esquema de su intervención, que hace referencia, por un lado, a la situación de la

compañía —al cese o dimisión, las dos cosas no pueden haber sido, supongo que dimisión bajo la amenaza de cese del presidente— y, por otro, al aspecto de la privatización, mi grupo quiere hacer algunas observaciones, sin perjuicio de que en virtud de la prolija y documentada intervención del señor Segura, a la que nos tiene acostumbrados, y también de la intervención del señor Santiso, estemos a la espera de una respuesta por parte del señor subsecretario a algunos de los interrogantes, dudas o a muchos de los juicios de intenciones que se han puesto aquí de manifiesto.

El señor subsecretario iniciaba su intervención haciendo referencia a esa constitución de la relación jurídico-procesal. Si para iniciar mi intervención hago mención a alguno de los conceptos de responsabilidad, cabe poner de manifiesto que en este caso el Gobierno es responsable por una gravísima culpa *in eligendo* o por lo menos una culpa que ha quedado acreditada por la evolución, por los conflictos entre el presidente y el accionista no mayoritario sino unánime de la compañía, a lo largo de todos estos meses.

Si en su inicio ese nombramiento no fue desacertado —tampoco queremos entrar en ese tema—, se ha desvelado como tremendamente desacertado por la evolución de esas relaciones a lo largo de estos meses. Mi grupo parlamentario que en modo alguno quiere hacer sangre, por circunstancias de todos conocidas, respecto de la relación entre el propietario y el presidente, no puede negar que le cuesta mucho entender que una persona con una trayectoria pública tan importante como la del señor Trías de Bes, con sus antecedentes políticos y parlamentarios, haya sido incapaz de entender que el propietario de la compañía no era él y que estábamos en presencia, como decía el señor subsecretario, de una empresa pública. Si lo hubiese entendido, y nos cuesta hasta imaginarnos cuáles han sido los motivos para la resistencia a ese entendimiento, no nos hubiésemos visto a lo largo de estos meses ante ese forcejeo entre la Dirección General de Patrimonio y el presidente de la compañía, ante momentos de riesgo por una cosa tan alucinante como una convocatoria judicial de un consejo de administración o de una junta general y ante la necesidad de convocatoria de una junta general para modificar a su vez unos estatutos que permitiesen la convocatoria del consejo de administración para que se pudiese, desde esa perspectiva, obviar la resistencia del presidente. Por tanto, la culpa *in eligendo* queda total y absolutamente puesta de manifiesto.

Permítame, señor subsecretario, que tengamos dudas de que haya habido después culpa *in vigilando*, y somos conscientes de que desde la Dirección General del Patrimonio, sin llegar a esa situación escandalosa de convocatoria judicial de una junta general o de un consejo de administración, se han ido practicando o realizando a lo largo de estos meses las actuaciones precisas para solventar ese tema. En cualquier caso, al menos a través de los medios de comunicación parece que el conflicto ya existía en 1998 y hemos estado durante año y medio sometidos a afloramiento de información, unas veces en medios de comunicación y otras veces en otras circunstancias respecto de esos problemas. Esperemos que no haya ninguna otra empresa pública con unos estatutos como los de la Compañía Trasmediterránea y con un presidente que no asuma cuál es su papel

en el seno de una empresa pública, porque no podría tolerarse otra situación de estas características.

Entendemos perfectamente la dimisión previa al cese, la pérdida de confianza, pero lo que no entendemos es cómo se puede haber estado durante prácticamente año y medio resistiéndose el cumplimiento de la voluntad del propietario de la compañía, de una compañía pública en un 95 por ciento, porque en esas circunstancias, una de dos: o bien se entiende que la política del propietario no es asumible y se presenta una honrosa dimisión o, por el contrario, se asume que es el propietario el que manda y el que decide en la empresa, teniendo en cuenta además que estamos en presencia de un propietario público en un 95 por ciento. Ése es un tema que ya se encuentra superado y esperamos no vuelva a repetirse en ninguna otra empresa pública, bien porque los estatutos no lo permitan, bien porque se ponga al frente de las mismas a personas que entiendan realmente cuál es su función.

Sobre los otros dos aspectos a los que hacía referencia el señor subsecretario, uno de ellos, la privatización se contempla como lejana. Lo ha puesto así de manifiesto y también lo hizo en la subcomisión de privatizaciones. Por tanto, en su día habrá que estar al tanto, para eso estaba precisamente esa subcomisión de privatizaciones. Supongo que algo similar debería articularse en la próxima legislatura para continuar con el seguimiento de la política de privatizaciones del Gobierno al que le quepa esa responsabilidad y la decisión de privatizar.

En cuanto a la gestión de la compañía, el señor subsecretario nos ha ofrecido unos números que parece garantizan el mantenimiento de esa compañía, pero al mismo tiempo, por parte del señor Segura y del señor Santiso, se han efectuado una serie de preguntas y demandas que con anterioridad habían trascendido en otras intervenciones parlamentarias y también han trascendido a través de los medios de comunicación. Mi grupo, no digo que alarmado, pero muy interesado por saber la realidad de esas imputaciones, por conocer mejor la situación de la compañía, por conocer si algunas de las manifestaciones que aquí se han formulado constituyen juicios de intenciones y, por tanto, no son admisibles o, por el contrario, constituyen hipótesis razonables, tendría interés en que esas demandas de información sean respondidas.

No tenemos una preocupación dramática por la compañía, a diferencia quizá de otros grupos, porque somos conscientes de lo que supone una liberalización. La liberalización supone la entrada de más agentes en un mercado y que el mercado cautivo se convierte en un mercado a repartir, pero Trasmediterránea es una empresa pública y tiene que estar en las mejores condiciones para competir en ese mercado, en su día, con la finalidad de ser privatizada. Por tanto, estaremos a la espera de la respuesta del señor subsecretario sobre estas inquietudes respecto de la situación de la compañía, de su capacidad de competencia en un mercado liberalizado y, al mismo tiempo, de su hipotética preparación para una privatización en las mejores condiciones para el erario público y para el mantenimiento de esa competencia en ese mercado liberalizado, que son los dos objetivos que debe tener el Gobierno en este caso.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Doy las gracias al señor subsecretario por su comparecencia. Es de agradecer su presencia en esta Comisión, aunque le tengo que decir con claridad que no es de agradecer el contenido de la misma. Resulta difícil saber para qué comparece usted. Después de haber seguido con interés toda su intervención, creo que ha comparecido única y exclusivamente para hacer un inadmisibles ejercicio de cinismo. Usted ha dicho que nos agradecía que se concediera al Gobierno la posibilidad de no quedar indefenso, y ha hecho referencia a tribunales. Esto no son tribunales. Ha hecho usted referencia a cómo se constituye una relación procesal: un denunciante, un denunciado... Así ha comenzado usted su intervención, señor subsecretario, no sé si ya no se acuerda de eso; hace escasamente una hora comenzaba usted así. Esto no son tribunales. En todo caso, señor subsecretario, si usted quería defenderse tendría que haberlo hecho de esas acusaciones, de las que no ha dicho usted absolutamente nada. Ha pretendido usted decir que de esas acusaciones sólo tenía conocimiento por los medios de comunicación. Ya ni siquiera se enteran ustedes de lo que dicen los medios de comunicación, ni siquiera de eso.

Señor subsecretario, ha habido ocasión de recordarle a usted que en una junta general extraordinaria, celebrada en octubre, ya se pusieron de manifiesto esas acusaciones. Por ello no puede usted decir que le llegaban a través de los medios de comunicación y que ni siquiera de eso se enteraba. En una junta general extraordinaria se le pusieron de manifiesto, y de esas acusaciones no dice usted nada. Entonces, ¿indefensión, de qué? Indefensión ¿frente a quién? Porque sabe usted perfectamente, señor subsecretario, que se ha pedido también la comparecencia por parte de quien había hecho esas acusaciones; acusaciones que, aunque usted ahora diga que desconoce, el propio Patrimonio ha contestado. Se hizo pública una nota de Patrimonio detallando acusaciones contra el señor Trías de Bes y de eso tampoco se nos ha dicho nada aquí. Por tanto, señor subsecretario, créame, que comience usted diciendo que agradece que se pueda defender... Me temo que no sería usted un buen defensor de ninguna causa.

Su intervención ha sido una muestra más de oscurantismo, de todo el oscurantismo que encierra la gestión del Partido Popular al frente de los intereses públicos. Usted no explica absolutamente nada. Ha terminado su intervención diciendo que, en resumen, Trasmediterránea navega. ¿Es que piensa usted que sólo tendría que dar explicaciones el día que se hubiera hundido? ¿Es que cree usted que acontecimientos muy relevantes en la vida de la empresa, de los muchos que se han puesto de manifiesto en las intervenciones anteriores, no tienen por qué ser explicados en esta Cámara y, en definitiva, al pueblo español, que es el dueño de la empresa? Trasmediterránea navega, y con eso todo está resuelto. No tenemos derecho a saber nada, en opinión del Gobierno, absolutamente nada, es una cuestión privativa de ustedes. Y digo de ustedes porque, para colmo de desdichas, ha dicho usted una frase que pasará a la historia ya en el siglo XXI: el señor presidente ha sido cesado por falta de confianza política. Sí, sí, ponga usted esa cara, propia

del siglo pasado. Ustedes cesan y nombran por confianza política, ha precisado usted; había dicho inicialmente que por falta de confianza, pero luego ha matizado y ha dicho que ha sido por falta de confianza política. Esto lo dicen los que presumían, en los acuerdos a que usted hacía referencia, de que iban a dotar de profesionalidad a las empresas públicas. Pues esa profesionalidad de las empresas públicas consiste en nombrar a personas del Partido Popular al frente de empresas, con independencia de cuál sea su trayectoria, y cesarlas en el momento en que se pierde la confianza política. Esa es, señor subsecretario, la afirmación que ha hecho usted hoy aquí y que desde luego no nos sorprende. Conociendo los nombramientos del señor Villalonga, del señor Martín Villa y de tantos y tantos, el del señor Trías de Bes es uno más; lo que no nos habíamos encontrado hasta la fecha es que alguien explícitamente nos reconociera en esta Cámara que los nombramientos y ceses corresponden a confianza política. No. Porque, entre otras cosas, con ese tipo de argumentos pretende usted no hacer mención a que Patrimonio, en una nota, ha dicho que el señor Trías de Bes concluyó el arrendamiento a la sede de Trasmediterránea de forma atípica y en condiciones no convenientes. Hoy aparece en algún medio de comunicación que se compró un local por 1.500 millones de pesetas y que se arrendó a Trasmediterránea por 1.400 millones de pesetas.

Patrimonio acusaba al señor Trías de Bes de haber otorgado al anterior director general cesado una indemnización de 53 millones de pesetas a pesar de que le correspondían tres y medio y que intentó aplicar compras por casi 75.000 millones sin el suficiente conocimiento del consejo, sin la autorización de Patrimonio y sin un plan de flota aprobado por el Gobierno. Acusaba Patrimonio al señor Trías de Bes de que había firmado un contrato con Unión Naval de Levante, que dio lugar a un pago anticipado de 1.260 millones de pesetas para la construcción de un buque sin publicidad ni concurrencia y con ocultación al consejo, y finalmente de que había pasado una factura por importe de dos millones de pesetas por el alquiler de un barco tres días durante la Copa del Rey.

Todos estos temas, de importancia para la opinión pública porque es el dueño de esta empresa, no deben ser explicados porque el cese de este señor es un caso de confianza política y, por tanto, sí que se pueden ventilar públicamente las acusaciones del señor Trías de Bes y contestarle Patrimonio, pero en esta Cámara, nada; basta simplemente con decir que se ha perdido la confianza política y de esos temas, aquí, no se sabe nada.

Esa es la realidad, señor subsecretario, esa es la realidad de su comparecencia de hoy; un verdadero ejercicio de oscurantismo absoluto y total. Por no decir nada, ni siquiera nos ha hablado de la privatización de la empresa. Ha dicho usted una obviedad que ofende a estos diputados, que saben perfectamente que su mandato se termina en una semana, y es que tendrá lugar en la próxima legislatura. No ha dicho absolutamente nada. Pero eso, señor subsecretario, no es ni más ni menos que la coherencia, un ejemplo más del proceso de gestión y de privatización que están haciendo ustedes, uno más, y es bueno que lo traigamos a esta Cámara, pero no para hacer tormentas en un vaso de agua, como ha dicho despectivamente acerca de los grupos

de la oposición, que cuentan con el apoyo del pueblo español que usted, por cierto, no ha recabado. Esos grupos le vienen aquí a recordar, señor Díez Moreno, que estos datos que estamos aquí manejando no nos los hemos inventado nosotros, los ha inventado quienes ustedes han nombrado o ustedes mismos al contestar a esas acusaciones.

Nos gustaría, señor Díez Moreno, porque tenemos legitimidad democrática para ello, que se nos explique detalladamente qué ha pasado con la gestión de Trasmediterránea. Permítame que le diga que hace escasos meses, cuando se plantea públicamente la existencia de problemas en la gestión de esta empresa, formulé unas preguntas al Gobierno el 13 de julio de 1999: ¿Cuáles fueron las razones por las que el presidente de la compañía acordó el relevo del director de la misma? ¿Por qué razón la representación de la Administración pública en el consejo de administración respaldó al director general y desautorizó al presidente? ¿Guardaban relación tales discrepancias con la prevista privatización de la empresa y los distintos intereses que aspiran a la misma?

Todas estas preguntas se las hice al Gobierno. La respuesta del Gobierno es del siguiente tenor. En este momento —21 de septiembre de 1999—, la gestión de la compañía se desarrolla estable y ordinariamente. Esto, señor subsecretario, ofende a la inteligencia de cualquier ciudadano normal y corriente, que sabe cómo funcionan las sociedades. Ya en esa fecha, a tenor de cómo iban las cosas, era evidente lo que iba a pasar a continuación.

El 4 de noviembre, formulé una nueva pregunta al Gobierno: ¿Considera el Gobierno cerrada la crisis de dirección de la empresa pública con la reforma estatutaria que priva de todo poder ejecutivo a su presidente don Jose María Trías de Bes? ¿Se ha planteado el Gobierno el cese de este presidente? El Gobierno no ha contestado esta pregunta hasta la fecha, no se ha dignado contestarla a esta Cámara, lo ha hecho fuera de ella. Ya nos ha hecho referencia a que el consejo de administración previsto para finales de diciembre iba a proceder al cese del señor Trías de Bes, pero a esa pregunta el Gobierno no ha contestado.

Todo el proceso de gestión y de privatización de quienes apostaban por la transparencia, por la claridad, se ha convertido en lo contrario, hasta tal punto que hoy le mandan a usted a lidiar con un toro y saben cuál es el resultado final: que tiene que salir con una intervención como la que ha hecho, no diciendo nada, y ese mal trago no lo quiere pasar el ministro de Economía. Además, le recordamos otros casos: el nombramiento de Lico, los sucesivos nombramientos en la agencia de la Administración tributaria, todo un modelo de gestión del Ministerio de Economía y Hacienda. Ese trago no lo quiere pasar el señor Rato, menos en puertas de unas elecciones. Le mandan a usted a lidiar con la oposición y no le queda otro remedio que comenzar insultando a la misma, pero créame, señor subsecretario, que su papel no es ese, sino explicarnos qué pasa con la gestión de Trasmediterránea, qué problemas importantes hay en la gestión de esa empresa y qué deterioro serio se está produciendo en la atención a unos servicios públicos esenciales, que nuestro país tenía cubiertos adecuadamente, y que en estos momentos, como consecuencia de su gestión, han tenido un deterioro notable. Ese es su papel; cuando quiera hacer el otro, no se preocupe porque

vienen unas elecciones y tendrá ocasión de hacerlo. Hoy, aquí, le correspondía hacer un papel distinto; se ha negado a hacerlo, sin lugar a dudas, porque no tiene la menor razón ni fundamento en el que apoyarse.

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

El señor **AGUIRRE RODRÍGUEZ**: Mi grupo quiere dar la bienvenida a esta Comisión de Economía al señor subsecretario y agradecerle la información proporcionada, que ha dividido en tres partes. Al mismo tiempo, la intervención de mi grupo va a tomar como orientación esas tres partes en las que S. S. ha dividido su información.

En primer lugar, quiero dejar constancia de un hecho real sucedido en esta Comisión de Economía sobre el seguimiento de la gestión y de la situación financiera y económica de Trasmediterránea. Para ello, quiero apoyarme en el «Diario de Sesiones» de la Comisión, dejar clara también la posición de mi grupo en el «Diario de Sesiones» y probablemente dejar al descubierto la posición de algún interviniente que me ha precedido en el uso de la palabra.

Voy a leer un párrafo del «Diario de Sesiones» del 9 de octubre de 1966, al inicio de esta legislatura, cuya finalización está próxima. El orden del día de la Comisión de Economía incluía la comparecencia del señor presidente de la Compañía Trasmediterránea, Trías de Bes i Serra, para informar de los planes de la compañía ante el proceso de privatización que el Gobierno parece haber proyectado, a petición del Grupo Parlamentario Socialista.

Aparte de que puede ser interesante, a los efectos de dejar constancia del interés de algunos grupos por el seguimiento, la gestión y el funcionamiento de Trasmediterránea, quiero proceder a la lectura de uno de los párrafos de la intervención del señor Segura Clavell, en representación del Grupo Socialista. Leo lo que dice el «Diario de Sesiones»: Dada la dependencia de la Compañía Trasmediterránea Española de la Dirección General de Patrimonio, del Ministerio de Economía y Hacienda, a través de esta Comisión precisamente, será necesario que se produzcan los correspondientes diálogos, informaciones y debates que conduzcan a posiciones diferenciadas de los grupos parlamentarios acerca del tráfico marítimo.

El señor Segura, del Grupo Socialista, nos decía el 9 de octubre de 1966 que era muy importante que esta Comisión mantuviera reuniones con los dirigentes de la Compañía Trasmediterránea, e incluso con los responsables del Ministerio de Economía y Hacienda y de la Dirección General de Patrimonio, para hacer un seguimiento continuado del funcionamiento de Trasmediterránea. Esto lo decía el 9 de octubre de 1966. Pues bien, si seguimos una lógica política, era de esperar que se solicitaran comparecencias de estos altos directivos y de los cargos políticos del Ministerio a los efectos de seguir periódicamente este funcionamiento de la compañía. Repito, fue el 9 de octubre de 1966. La primera solicitud de comparecencia que ha formulado el Grupo Socialista para seguir este diálogo, debate, informe mutuo, como se ha dicho, es en noviembre de 1999. Ese es el interés que muestra por la Compañía Trasmediterránea. Han pasado tres años sin que haya una solicitud de comparecencia en esta Comisión, como se anun-

ciaba. La segunda solicitud de comparecencia se produce el 30 de diciembre, cuando prácticamente el curso político, por no decir el periodo de sesiones, estaba finalizado. A mi juicio, el interés se muestra actuando y, viendo el Diario de Sesiones, podemos comprobar que para solicitar las comparecencias que tanto interesaban al Grupo Socialista han transcurrido ni más ni menos que tres años.

Voy a decir algo más. Esta Comisión, y su presidente así lo ha puesto en práctica, tiene a bien ordenar sus trabajos por unanimidad. En las reuniones de Mesa y portavoces, que se realizan de manera muy periódica, celebradas en los meses de noviembre y diciembre de 1999, cuando se vio la solicitud de esta comparecencia que ahora reclaman y califican en los términos que lo han hecho, el Grupo Socialista no expresó en la reunión ningún tipo de prioridad.

Esa falta de interés por parte de los portavoces y de los miembros de la Mesa fue lo que motivó que no se incluyeran en el orden del día estas solicitudes por unanimidad. Probablemente no hay mucha conexión y eso es lo que lleva a hacer algún tipo de afirmaciones.

Hechas estas consideraciones iniciales, señor presidente, voy a pasar a fijar la posición de nuestro grupo en relación con la intervención del señor subsecretario. En las acciones que se han llevado a cabo durante el mandato del Gobierno del Partido Popular en estos últimos años, en relación con la Compañía Trasmediterránea, hay que tener en cuenta, cómo mínimo, tres elementos que han variado sustancialmente el marco en el que se ha movido la compañía en etapas anteriores. El primer elemento que considero importante reflejar y dejar constancia es que en este curso político finalizaba el contrato-programa. Ya se ha explicado aquí que el contrato-programa era un instrumento por el cual todos los déficits de la compañía eran atendidos por transferencias del Estado a la compañía, y lógicamente eso tenía que introducir algunos elementos de variación. El segundo marco que varía sustancialmente es que en España se da entrada a la liberalización del mercado de tráfico marítimo y, por lo tanto, el Gobierno tenía que ir introduciendo, poco a poco, la competencia con otras navieras de identidad española para ir haciendo realidad la apertura del mercado. Pero, a más a más, el tercer elemento que suscitaba variación del marco es que el mandato europeo hacía que en 1999 se liberalizara el mercado de tráfico marítimo también para compañías de la Unión Europea. Son tres elementos que se tienen que tener en cuenta a la hora de debatir con serenidad la situación de la Compañía Trasmediterránea.

Creo —y así por lo menos le he podido entender al señor Segura— que el mandato comunitario por el que se avanza inexorablemente hacia la liberalización está aceptado por todos los grupos de la Cámara, por lo que, también están aceptadas las consecuencias, y éstas no son otras que se entra en una libre competencia entre diferentes empresas y que esa libre competencia tiene que ser también amparada y creada en condiciones por parte del Gobierno. Se está o no se está de acuerdo con eso, se está o no se está de acuerdo con que finaliza el contrato-programa y la empresa tiene que entrar en otro esquema de funcionamiento, de financiación, de objetivos, de comercialización.

Dicho esto, para situar el debate en que a partir de los años 1996-1997 tiene que haber un antes y un después, porque evidentemente hay marcos jurídicos, económicos y de mercado distintos, tenemos que aceptar que la Compañía Trasmediterránea tenía que abordar una serie de objetivos bien distintos de los anteriores y, para ello, este Parlamento conoció, a tiempo y en forma, el plan estratégico que en 1996 se comunicó no sólo al Congreso sino también al Senado y cuyas características se debatieron ampliamente. Quiero recordar aquí las características del plan estratégico, que conoció esta Cámara a tiempo y en forma, con transparencia absoluta, que tenía cinco objetivos. En primer lugar, definición de líneas de interés general (que se hizo posteriormente a través de un real decreto-ley que quiero hacer constar aquí que fue aprobado por unanimidad del Pleno de esta Cámara), posteriormente habría que reasignar flotas en función de esa definición de líneas, habría que abordar un nuevo diseño de flota —precisamente para hacer frente al nuevo marco de competencia—, habría que marcar nuevos objetivos comerciales —precisamente para hacer frente al nuevo marco de mercado— y habría que abordar una reestructuración de plantilla. Es decir, la liberalización tenía también efectos en términos de empleo. Por cierto, creo que la estabilidad del empleo en la empresa ha sido compatible con el avance decidido en el marco de la liberalización, y quiero aquí recordar que los grandes esfuerzos de reducción y de redimensionamiento de la plantilla de Trasmediterránea se hacen precisamente bajo mandato socialista.

Se dice con mucha frecuencia que alrededor de la Compañía Trasmediterránea se estaba diseñando, se estaba preparando, se estaba de alguna manera armando algo así como un *lobby* a través de esas compañías mixtas participadas por la Compañía Trasmediterránea en un 50 por ciento. Se ha dicho hoy aquí otra vez —y no es la primera vez que se dice en la Cámara, no sólo en comparecencias, sino también en preguntas— e inmediatamente se insinúa que ese entramado de compañías mixtas es la antesala de una operación por la que se va a favorecer o se va a dejar a ciertas compañías en posición ventajosa cuando llegue el momento de la privatización. Sólo quiero señalar una cosa. Díganos, señor subsecretario, si tiene usted el dato, en qué fechas se firman esos conciertos y esas compañías mixtas, que son compañías, como se ha dicho, para la manipulación portuaria, porque yo diría que en cuanto descubramos el momento del calendario en el que se firman esos contratos, esas sociedades mixtas, esas acciones complementarias, creo que vamos a poder ver claramente que el mandato del Gobierno popular y la actual dirección de la empresa no tienen ninguna responsabilidad en el origen de esas compañías mixtas, porque se crearon en etapas anteriores a la que ahora nos estamos refiriendo.

Al hilo de la futura privatización, también se ha dicho por parte de muchos portavoces, observadores y especialistas —yo he tomado buena nota, señor subsecretario—, que no era motivo en la presente legislatura y que ni el calendario ni el modelo ni ninguna de las características de la privatización están decididas. Ni desde el Gobierno ni desde la Seppa (a mi entender, personas únicas autorizadas para hacer planteamientos sobre el futuro de esa privatización) se han manifestado, pero —eso sí— inmediatamente se ha

hablado del fraccionamiento que puede estar en la mente de alguien. Pues bien, estará en la mente de alguien y será ese alguien (que no es el Gobierno ni la Seppa, porque yo no se lo he oído ni al Gobierno ni a la Seppa) el que tenga que responder de por qué piensa en ese futuro fraccionamiento.

Se ha hablado también de la caída de ingresos en diferentes líneas y, en definitiva, de la pérdida de mercado. Señorías, yo vuelvo al inicio de mi intervención. Tendremos que creernos o no que estamos en un marco de liberalización mandado por la Unión Europea; tendremos que creernos o no que estamos en un nuevo marco jurídico en el que el presupuesto ya no atiende todas las necesidades de financiación y todos los déficit de la compañía y, en definitiva, tendremos que creernos que estamos en un mercado liberalizado y en un mercado de competencia. Por esas razones están apareciendo en algunos casos caídas de la posición que tenía anteriormente la Compañía Trasmediterránea, en términos de ventas, de ingresos y de explotación. También tendremos que creernos que pueden estar cambiando los hábitos de las demandas de la Compañía Trasmediterránea.

Si miramos las cuentas, tal y como están reflejadas en el registro, y las estimaciones que ha hecho la propia compañía sobre la evolución de la situación económica con la que cerrará el año 1999, podremos observar con toda claridad que, en estos tres años, los tres servicios fundamentales que presta la Compañía Trasmediterránea, es decir pasajeros, vehículos y carga, han tenido una evolución económica muy distinta. Mientras pasajeros y vehículos se encuentran en este período en una situación de explotación muy estancada, con un levísimo incremento (lo cual quiere decir que están cambiando los hábitos y que las competencias probablemente están produciendo sus lesiones), por contra, todo lo relativo a la explotación de carga está manteniendo un incremento bastante razonable. Eso hace que, hoy, la cuenta de explotación de los años 1997, 1998 y 1999 de Trasmediterránea haya dibujado una curva con un cierto bache en el momento en que termina el contrato-programa y con un incremento al alza en el momento en que comienza a operar y a ser eficaz el plan de estrategia de la compañía. Por tanto, estamos ante una nueva situación en la que, por primera vez, Trasmediterránea comienza a tener una explotación favorable, esta vez pivotando sobre el capítulo de carga, y no tiene los inmensos déficit que tenía anteriormente. Por cierto, señor subsecretario, ¿podría dar a esta Comisión los datos —no sé si los tendrá— de los veinte años de contrato-programa y a cuánto asciende el importe que el Estado ha tenido que transferir a la Compañía Trasmediterránea por los dos conceptos que tenía que hacerlo: uno, por las subvenciones para los déficit, y otro, por los recursos para las inversiones? Sería muy importante que esta Comisión supiera cómo han sido esos veinte años de contrato-programa, en materia de inversiones y en materia de subvención por déficit, y cómo están siendo las transferencias del Estado en los tres años en los que no está vigente el contrato-programa.

He podido escuchar alguna crítica sobre no sé qué asunto de no sé qué edificio. Ya la había oído en alguna rueda de prensa del Grupo Socialista y tuve a bien empezar a ras- trear la veracidad de esa información. Digo la veracidad,

porque muchas veces, en este debate sobre Trasmediterránea, se han hecho acusaciones absolutamente apocalípticas. Recuerdo una que planteaba la gravedad de las consecuencias que iban a producir las externalizaciones de los servicios que se estaban poniendo en marcha en la Compañía Trasmediterránea debido al plan estratégico. Se decía que esa gravedad iba a producir una convulsión laboral en Trasmediterránea. Al averiguar un poco la veracidad de aquellas acusaciones apocalípticas, he podido comprobar que las externalizaciones han abarcado sólo cuatro capítulos: el jurídico, la venta de billetes, los sistemas informáticos y, por qué no decirlo, la lavandería. Aquella externalización ha tenido como mucho un impacto laboral de cien empleos, de los cuales el 80 por ciento, curiosamente, se ha reasignado precisamente a esos servicios contratados de forma externa. Digo esto porque son acusaciones que se lanzan en un momento, y luego, en cuanto uno se pone a investigar, se da cuenta de que el tema no era tan apocalíptico ni el daño era tan agudo. Lo digo porque, con motivo de esta denuncia respecto a los edificios de la carretera de Barajas y otros de las proximidades de esta sede parlamentaria, sería bueno, señor subsecretario, que si usted ha hecho alguna averiguación al respecto, la ponga en conocimiento de esta Cámara, porque seguro que nos vamos a encontrar con que esa apocalíptica denuncia sobre no sé qué asunto de no sé qué edificio va a quedar disuelta como un azucarillo en el agua. Cosa distinta sería si nos pusiéramos a repasar, con alguna gracia, algunos incrementos de algunos otros edificios, como el de la calle Albasanz, de Madrid, transacción que en sólo unos mesecitos, entre marzo y junio de 1991, generó un importante beneficio. Pero bueno, eso está ahí y ya se ocuparon los medios de comunicación de ponerlo de relieve en aquellas fechas. Esa sí que es una operación claramente perversa.

Se vuelven a dar los nombres de muchos buques, acusando de que alguien quiere construir en no sé qué otras fronteras y en no sé qué otros astilleros y olvidando que un famoso buque, el J.J. Sister (que tan buenos servicios prestó a la compañía, que ha sido motivo de muchas interrelaciones y sobre cuya venta agradecería al señor subsecretario que, si tiene datos, nos contara algo), no fue construido en astilleros españoles sino en astilleros finlandeses. Por tanto, algunas veces hay decisiones que pueden gustar o no.

En definitiva, señorías, mi grupo únicamente quiere dejar constancia de que en la Compañía Trasmediterránea ha habido un antes y un después; que el marco jurídico ha variado sensiblemente; que la desaparición del contrato-programa tenía que tener inexorablemente unas consecuencias; que esas consecuencias, según los estados financieros y económicos de la empresa, comienzan a ser buenas, y que la competencia tenía que mover necesariamente a la compañía a una renovación de la flota. Creo que este Congreso ha sido informado precisamente del estudio que está llevando a cabo la compañía, y que ha sido finalizado este año pasado, 1999, sobre cuáles son las necesidades de la renovación de la flota. Me parece que la información sobre cuáles son los nuevos buques que se van a comprar para fortalecer las líneas y para poder afrontar el nuevo marco de competencia obra en poder de todos los grupos. Después tendremos que analizar si los buques que tiene Tras-

mediterránea son de buena o de mala tecnología, porque en 1996, en esta Cámara, el señor Segura dijo con muchísima claridad que la compañía tenía una tecnología punta, —así figura en el «Diario de Sesiones»—, y para poner un ejemplo de esa tecnología punta de la flota de la compañía nos mencionaba los dos ferrys de cuarenta nudos que existían, los *jet-foil* y los ferrys *roll-on/roll-off*. Si entonces la compañía tenía una tecnología punta, no creo que en tres años toda ella se haya ido al garete. Sí creo que, por mor de la competencia, habrá que llevar a cabo unas renovaciones y un fortalecimiento de la flota, que está contenido en ese estudio que está al alcance de todos, que se ha terminado en 1999 y que representa que a la fecha de hoy tengamos la posibilidad de adquirir una serie de buques en los años 2000, 2001 y 2002.

Para terminar, se ha hecho mucha literatura de la transacción que ha habido en torno al Zaragoza. Digo literatura porque vuelvo a lo mismo: Aquí se hace una denuncia apocalíptica, se eleva la voz, se gesticula bastante más de lo que lo hago yo y se creen que con eso el argumento gana potencia. En cuanto el señor subsecretario, si lo tiene a bien, nos explique la transacción del buque Zaragoza, comprenderemos, por los datos que tiene este grupo, que es una transacción claramente beneficiosa para la Compañía Trasmediterránea en términos económicos y de servicios.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar las preguntas, dudas e interpellaciones formuladas, tiene la palabra el señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA** (Díez Moreno): Voy a intentar contestar por orden de intervención, aunque algunas de las respuestas tendrán que solaparse.

En relación con la intervención del señor Segura, hay algunas cosas que no me han quedado claras. En primer lugar, no tengo claro si el Grupo Socialista está o no de acuerdo con que hayamos cesado, aunque se haya anticipado la dimisión, al presidente de Trasmediterránea. No sé exactamente cuál es su posición. **(El señor Caldera Sánchez-Capitán: Eso no importa.)** Sí me importa porque estamos en un debate, y aquí cada uno está manifestando su posición. **(El señor Caldera Sánchez-Capitán: Usted ha venido a contestar, no a preguntar.)** Yo expreso mis dudas de una posición que no he entendido. **(El señor Caldera Sánchez-Capitán: A contestar, no a preguntar.)** No entiendo si el Grupo Socialista está o no de acuerdo con el cese del señor Trías. Si lo está, y lo presumo porque se ha pasado toda la legislatura criticándolo, ¿qué estamos debatiendo? **(La señora Mendizábal Gorostiaga: ¡Si todos los argumentos fuesen así!)** Si no lo está, ¿qué hace que le defiende?

Tengo otra duda —perdónenme SS.SS. que sea un hombre dudoso, pero yo me tengo por más intelectual que político—: ¿por qué tienen ustedes ese empeño en que venga el señor Rato, si siempre que viene les vapulea? **(Risas. El señor Cámara Rodríguez-Valenzuela: Eso es verdad.)** ¿No recuerdan ustedes los debates parlamentarios? ¿Es que hay algún tipo de masoquismo parlamentario, que yo, como no lo soy, no lo conozco? Porque no lo

entiendo. **(El señor Cámara Rodríguez-Valenzuela: Son masoquistas.)**

Señor Segura, ¿por qué tiene usted tanto empeño en que venga el señor Rato si luego las explicaciones que da usted las desvirtúa? El señor Rato vino y, contestando a una pregunta suya, le explicó cómo se había vendido el buque Zaragoza. Como se ha preguntado por algunas señorías esta cuestión, quiero resumir que este buque cubría una línea, voluntaria o libre, que estaba perfectamente amortizado y que, por su antigüedad, iba a ser dado de baja por Trasmediterránea. La venta que se hizo del buque a la sociedad Pitra fue previa presentación de tres ofertas por Naviera Areca, por Armas Simoship y por la propia Pitra, a través del broker Alta-shipping. La venta obtuvo un precio de 495 millones que incluye el precio del buque —280 millones—, y la actualización y modernización, que fue a cargo de la sociedad compradora no de Trasmediterránea, y que este precio fue objeto de una tasación el 24 de noviembre de 1998.

Como consecuencia de esta venta y de un acuerdo comercial posterior, la sociedad Trasmediterránea ha pasado de perder 137 millones en esta línea a ganar 101 millones de pesetas. Esto se lo dijo el vicepresidente del Gobierno, señor Segura, en una respuesta parlamentaria, pero usted el día 3 de enero, —época muy adecuada en su distrito, lógicamente acompañado de los suyos—, lo niega y dice textualmente que se está despilfarrando de forma tal que la reparación del buque Zaragoza costó 450 millones y un mes después se vendió en 250 millones. Esto lo ha dicho usted después de que el vicepresidente segundo le haya dado una explicación. **(La señora Mendizábal Gorostiaga: Que no fue satisfactoria.)** Usted está acusando de un delito muy grave. No sé si se dará cuenta de lo que dice públicamente cuando afirma que hemos vendido en 250 millones una reparación y que estamos despilfarrando. Eso se lleva a los tribunales; si no, se calla uno. Llénenlo a los tribunales. **(Rumores.—Protestas.—Un señor diputado: ¡Calma, calma!)**

Yo entiendo que ustedes quieran organizar su actividad parlamentaria como lo estimen oportuno, lo respeto, pero no entiendo este empeño en la presencia del señor Rato para, luego, no hacer caso a los datos que les dan. Por otra parte, tampoco es sorprendente porque, por ejemplo, tengo aquí una declaración del señor Segura, del año 1997; no una declaración cualquiera sino una rueda de prensa en el Congreso de los Diputados en la que estaba usted acompañado por Carmen Romero y Salvador de la Encina, en la que dijo tres cosas: primero, que el proceso de privatización era salvaje, o sea, en el año 1997 estábamos en un proceso salvaje de privatización de Trasmediterránea. Segundo, que la disolución de la compañía era grave y crítica. Si en el año 1997 era grave y crítica, no comprendo cómo sigue navegando, señor Segura. Tercero, que los diferentes gobiernos han invertido más de 30.000 millones de pesetas en los últimos veinte años para sanar esta compañía. No sé cuál de las tres afirmaciones merece mayor respeto.

En cuanto a esta última, usted la ha elevado ya a 120.000 millones. Hoy ha dicho que el Gobierno, en un tiempo, ya ha aumentado 120.000 millones, pero es que tiene usted mala información, señor Segura. Yo admiro su conocimiento de la compañía. Estoy seguro de que usted

será un magnífico presidente de Trasmediterránea, porque conoce usted perfectamente la compañía, y el transporte marítimo. Siendo canario, comprendo que tenga especial preocupación —tenga usted paciencia que en política todo puede llegar—, pero utilice los datos bien, porque me temo que la garganta profunda que tiene usted en la compañía no le informa bien. **(Rumores.)**

Respondo a una petición que me ha hecho el señor Aguirre. Desde 1982 hasta 1996, cifras que no hace falta que explique, el Estado subvencionó a la Compañía Trasmediterránea con 77.682 millones de pesetas. A eso me refería antes cuando dije cómo debe ser dirigir una compañía en la cual las pérdidas las paga el Estado. Pero no solamente esto. Además de esta subvención, estaban las aportaciones a inversiones que, en el período citado, 1982 a 1996, fueron de 71.786 millones de pesetas, es decir, casi 150.000 millones de pesetas en esos años. Si lo extrapolamos, como me pedía el señor Aguirre, al término del contrato, diré que la compañía ha recibido 94.091 millones de pesetas por subvención del contrato y 81.279 millones por aportaciones a la inversión; en total, 175.370 millones en aportaciones del Estado.

Mi pregunta es qué debatimos, señor Segura, qué quiere usted debatir. Entiendo que está de acuerdo con el cese del señor Trías. Sabe ya, aunque lo quiera negar, que no hay nada previsto en privatizaciones —respondo así a los que me demandan sobre el tema—, no hay un estudio hecho, no hay análisis, no hay el cómo ni el cuándo, aunque yo sé muy bien que cualquiera que sea la oportunidad, el cómo y a quién, ustedes seguirán con su cantinela de amiguismo, pero eso está descontado ya, como se dice en términos financieros. Si no hay ninguno de estos temas a debate, nos queda la gestión de Trasmediterránea. Yo lo entiendo así. ¿Quiere S.S. debatir la gestión de Trasmediterránea en el Parlamento? Lo que usted me pide es que le dé cuenta de los actos de gestión de Trasmediterránea y que debatamos aquí la gestión de una empresa pública; no digo los planes de flota o los documentos estratégicos, que han sido debatidos y presentados, como ha recordado el señor Aguirre, sino la gestión de una empresa pública. ¿Y por qué no la de las demás? ¿Por qué no debatimos la gestión de Trasmediterránea desde 1982 a 1996? **(Rumores.)** ¿Cómo se han utilizado 150.000 millones de pesetas en subvenciones desde el año 1982 al año 1996? ¿Por qué tenemos que traer al Parlamento el debate sobre la gestión de una empresa pública, los actos de gestión y de administración? **(La señora Pozuelo Meño: Por eso mismo.)** Podemos traer —todavía es discutible, aunque yo no me quiero meter en ello— las razones de las decisiones que toma el Gobierno sobre una empresa, pero ¿venir al Parlamento a dar cuenta de la gestión de una compañía? Señorías, ahí están las cuentas, ahí están los informes trimestrales que la compañía presenta a la Comisión Nacional del Mercado de Valores. Si S.S. detectan cualquier irregularidad, denúncienla; si consideran que eso tiene matiz penal, vayan ustedes a los tribunales o donde quieran ir. **(Rumores.)** Ya han amenazado con ir al fiscal anticorrupción, no soy yo el que lo digo. **(La señora Mendizábal Gorostiaga: Es la soberanía popular.— Varios señores diputados: ¡Silencio, tranquilidad!)** Portavoces de este Grupo Socialista han dicho recientemente que habría que acudir al fiscal anticorrupción.

¿Es así o no? Pues bien, señor Segura, con todo respeto, invocar el nombre del fiscal anticorrupción para obtener un titular de un periódico y después no hacer nada, merece el apelativo más suave y cariñoso de insolvencia. Si tienen algo que denunciar al fiscal anticorrupción, llévenlo ustedes. Elijan el terreno de juego, pueden ir al fiscal anticorrupción, al juzgado de guardia o al Tribunal de Cuentas, pero apliquemos el mismo reglamento a todos y podremos jugar todos en ese terreno de juego.

Si lo que debatimos aquí es la gestión de una compañía, yo realmente no soy el gestor. Les puedo informar de algunas cosas, de lo que no puedo informarles me puedo comprometer, como hacemos en otros debates, a darles una respuesta por escrito, pero es evidente que la gestión de una compañía es algo que se hace a diario, y que implica decisiones que únicamente se conocen desde la gestión. Tendríamos que traer al mismo tiempo al Parlamento la gestión de todas las compañías públicas, tendríamos que estar en reuniones permanentes de la Comisión de Economía para saber si efectivamente las empresas públicas están bien gestionadas.

Le he dado la información sobre el buque Zaragoza. Sé que no le importa a usted porque ya se la dio el vicepresidente segundo y no le hizo usted caso, luego mucho menos me va a hacer a mí. El buque Ciudad de Ceuta ni se ha vendido ni se ha puesto a la venta y está en el puerto de Ceuta. La solvencia de sus intervenciones, de sus datos y de cómo tiene esa capacidad para generar inquietud es asombrosa, pero este buque no está vendido ni se ha puesto a la venta siquiera; está en Ceuta para reforzar el paso del Estrecho durante los veranos. Lo que se ha hecho ha sido su traspaso a su valor en libros a la agencia Schembri, sobre la que también ha preguntado, que es una filial cien por cien de la Compañía Trasmediterránea, o sea, una filial que la Compañía Trasmediterránea tiene precisamente porque le interesa traspasar el valor en libros de determinados barcos en una operación perfectamente normal y de gestión diaria.

El señor Aguirre insinuaba unas compensaciones entre un solar de la calle Albasanz y la calle Obenque, que fue después el solar donde se construyó la Trasmediterránea. Señor Aguirre, este es un tema del año 1995. Efectivamente, en tres transacciones, hechas con una diferencia de cuatro meses, se revalorizó el solar en 1.000 millones de pesetas, pero es el pasado y entraría en eso que yo llamo analizar la gestión global de la compañía, no solamente de estos cuatro años, sino de los catorce años anteriores.

Otra cuestión que ha surgido ha sido la de la venta de la sede social de Trasmediterránea. Efectivamente, Trasmediterránea vendió su sede a través de un mandato que otorgó a la empresa Barmanda Inmobiliaria, que le presentó a una entidad denominada Lico Inmuebles, S.A., que es una entidad financiera de las Cajas de Ahorros. Se establecieron diversas alternativas, venta al contado o a plazos, y Lico informó desde el primer momento de que la compra se materializaría por una sociedad constituida por esa misma entidad que se llama Obenque, S.A., como también es frecuente que hagan las entidades inmobiliarias. Por tanto, la adquirente de este edificio, Obenque, S.A., es una sociedad de Lico —no del ICO, sino de Lico—, que es a su vez la entidad financiera que pertenece a las Cajas de Ahorros. El precio fue muy adecuado, porque se hizo una valoración

independiente por American Appraisal el 12 de marzo de 1999 y se vendió en 2.342 millones de pesetas netas, es decir, que las indemnizaciones por retraso de firma o por la comisión del 3 por ciento del intermediario fueron a cargo del comprador. Eso es lo que le puedo informar sobre la venta de este edificio.

En relación con el arrendamiento de la nueva sede, en un arrendamiento hay muchas posibilidades de negociación porque se juega con temas de precio, de plazo y con condiciones de ejercicio de derecho renunciables, y Trasmediterránea negoció un arrendamiento. ¿Que se podía haber hecho mejor? Desde Patrimonio, creemos que se podía haber hecho mejor. Después hubo una subrogación del arrendador ya prevista en el momento de la firma, es decir, que el 13 de octubre de 1997, fecha en que se inician las negociaciones, ya se sabe que Tractebel España, S.A., que era la propietaria entonces del edificio, iba a transferir —así se hace constar, y se produce la transferencia el mismo día que se firma este documento— a Zazuel, S.A., la propiedad del inmueble. Es un problema de la propiedad. Lo que no es adecuado es comparar este precio de compra con los 1.400 millones del arrendamiento que han dicho algunas de SS.SS., porque los 1.400 millones son la renta del arrendamiento en diez años. Por tanto, no es comparable si no se dice que estos 1.400 millones son la renta en diez años. Por razones de gestión financiera interna, Trasmediterránea entendió que era mejor liberarse de inmovilizado e ir a un local arrendado. Es una decisión que tomó Trasmediterránea.

En cuanto a las demás preguntas que me hace usted, entiendo que la sociedad se deshace de los inmovilizados o de los barcos que son viejos y compra barcos que son nuevos y renueva su flota, y me parece que en eso no hay ningún secreto.

No quiero terminar de contestar al señor Segura sin hacer un comentario a lo que subyace —al menos, así lo percibo yo— en su intervención, y es coger unas declaraciones del anterior presidente sobre la privatización de Trasmediterránea para los amigos o los amiguetes. No sé si debo insistir en que no hay nada previsto para la privatización y en que las decisiones las toma Seppa. Cualquier declaración que se haga por personas ajenas a Seppa tiene el valor de un futurólogo o de un adivino, porque ya es difícil decir, como usted sostenía, en el año 1997, que estábamos en presencia de una privatización salvaje cuando no se había tomado ninguna decisión. Hay quien tiene capacidad de anticipación y es enormemente respetable. Pero yo, que he sido responsable político de las privatizaciones que hemos llevado a cabo en la Seppa y que, por tanto, estoy metido de lleno y me siento afectado plenamente en la cuestión de los amigos, quería hacerles también mi propia consideración.

Yo comprendo que en la época en que estamos (pre-lector y de elaboración de listas) haya que seguir las consignas que se nos dan, porque uno corre el riesgo de no salir en la foto, y hoy toca amiguismo, pero mañana tocará *stock options* y al día siguiente tocará amiguismo (se repite, pero se cambia de nombre) y, otro día, otra cosa. Cada día leemos cuál es la consigna que tenemos que defender. Comprendo que ustedes lo hagan, pero lo comprendo menos en otros tontos útiles de los tantos que hay en este país. (Un

señor diputado: ¿Quién es tonto útil.—Rumores.) Cada uno es dueño de sus propios actos. (Rumores.- Risas.)

Les recuerdo que durante siete años fue presidente de Telefónica un señor hermano de un señor ministro, hecho que se olvida y que nadie recuerda, pero eso no se llama amiguismo sino nepotismo. Yo tuve ocasión de conocer personalmente, aunque por poco tiempo, al anterior presidente de Telefónica, Cándido Velázquez, tuve tratos laborales con él, y puedo asegurarles que no encontré en él ni una sola insinuación ni un solo comentario ni un solo matiz en su actuación que me permitiese entender que el señor Velázquez era un enemigo del señor González. Esa es mi experiencia del trato con don Cándido Velázquez, presidente de Telefónica. No encontré nada que me permitiese afirmar que ese señor era enemigo del señor González (Rumores.) Yo creo que los presidentes de las empresas privatizadas tienen también una legitimación de ejercicio además de la de origen, que esa legitimación se tiene que renovar cada año, que cada año tienen que presentar sus resultados y sus cuentas de resultados, y que son las juntas generales las que aprueban esa gestión. A medida que van pasando los años y esta gestión se va haciendo buena y beneficiosa para la empresa, esa legitimación de ejercicio se va renovando y fortaleciendo.

Por otra parte, hay una consideración económica. En los procesos de privatización en España hemos obtenido más de cuatro billones de pesetas. Prácticamente todas las críticas que recibimos en el proceso de privatización están encaminadas al asunto de los amigos, pero todavía no he visto ninguna que nos diga que de esos cuatro billones de pesetas hemos cobrado una comisión de más o de menos o hemos favorecido a alguien ajeno o cercano a nosotros. ¿Se imaginan ustedes esta cifra proyectada sobre presupuestos como los del AVE, la Expo 92, etcétera? Mientras la crítica sea la de amiguismo, yo estoy tranquilísimo, porque quiere decir que todo lo demás, especialmente el manejo de esa cantidad de dinero, ha sido intachable, honesta honorable. Cuando hacen la crítica al amiguismo también se olvidan de que existen cuatro millones de amigos que han ido a las privatizaciones y que están muy contentos con su inversión.

Señor Segura, las demás cuestiones que me ha expuesto las considero de gestión normal de la empresa. Si usted quiere información sobre ella, me comprometo ante la Comisión a enviársela, pero si encuentran que alguna de estas operaciones tiene alguna irregularidad grave, tienen a su disposición las acciones que estimen oportunas.

En relación con la intervención del señor Santiso, con el que coincidí en la subcomisión de privatizaciones, discrepa del principio de separación entre gestores de privatizaciones y gestores de empresas. No confunda S.S. la gestión de una privatización, que corresponde a Seppa, con la gestión empresarial antes o después de la privatización. El hecho de que coincidan los presidentes antes o después en una empresa privatizada no supone que hayan intervenido en la gestión de la privatización, porque esta ha sido responsabilidad exclusiva de Seppa y, por supuesto, del Gobierno que autoriza los acuerdos de Seppa. Y no creo que sea correcta la interpretación que usted hace sobre la doctrina del Consejo Consultivo de Privatizaciones. El Consejo Consultivo no se produce en relación con la actua-

ción del agente gestor de la privatización, sino con los que se puedan seleccionar como asesores, coordinadores, o valoradores en un proceso de privatización, pero no creo recordar en este momento que la opinión del Consejo Consultivo, que usted ha citado, se refiera a incompatibilidad de intereses con el gestor de la privatización. Me comprometo a enviarle el número de pasajeros y de toneladas transportadas, porque no lo tengo en este momento.

Ha incidido usted, fundamentalmente, en las causas del cese o dimisión del presidente. Las declaraciones —sigo creyendo que son supuestas— del señor presidente de Trasmediterránea después de su cese, por sí solas justifican un cese; es decir, una persona que hace esas declaraciones no merecía seguir siendo presidente. Por otra parte, se han expuesto reiteradamente en esta Comisión algunas de las razones que se contienen en la nota de la Dirección General de Patrimonio. A ustedes, que tanto reivindican el debate político, les quiero también hacer el planteamiento político. Habrá muchas razones, algunas de las cuales he indicado. Me he referido a los casos de necesidad, de respeto, de procedimientos, de controles, de daciones de cuentas, de seguimiento de instrucciones, pero lo importante, lo decisivo en un debate ante esta Comisión es que el señor presidente de Trasmediterránea perdió la confianza del Gobierno. Y como no solamente los presidentes de las empresas públicas, sino otros muchos altos cargos, necesitan la confianza del Gobierno que los nombra, en el momento en que se pierde se procede a tomar la decisión.

En relación con la intervención del señor Silva, admito que hubo culpa *in eligendo*, cosa tampoco infrecuente. No acertamos siempre cuando seleccionamos a nuestros colaboradores y, de ahí, que no sea anormal, sino todo lo contrario, en una legislatura, que haya mucha rotación de cargos públicos. Lo que le agradezco es que reconozca que no hemos incurrido en culpa *in vigilando*, porque, efectivamente, hemos estado muy atentos a la marcha de esta empresa, para evitar que esa culpa *in eligendo* se trasladase a un defecto en la gestión, y creo que lo hemos conseguido a raíz de los datos que hemos obtenido. S.S. ha definido muy bien los motivos de la dimisión o cese. Yo suscribiría las palabras del señor Silva, porque lo ha hecho mucho mejor de lo que yo lo acabo de hacer y de como lo hice en mi primera intervención.

En cuanto a la privatización, no podemos hablar porque reitero que no hay absolutamente nada. No me pidan que invente algo que no existe. Respecto a su preocupación por la preparación para competir, tenga la seguridad de que es la fundamental. En el mercado liberalizado y abierto de los transportes marítimos, Trasmediterránea sabe que se enfrenta a una competitividad muy aguda, muy intensa, y a eso responde el plan de flota, el documento estratégico y la preparación de la empresa para el nuevo panorama.

El señor Peralta olvida que yo carezco de la condición de diputado y que, por tanto, no disfruto del privilegio de la inviolabilidad, porque me adorna con expresiones como cinismo, oscurantismo, ofensa a la inteligencia, insulto a la oposición, etcétera. Hace de mí un dechado de virtudes. Tengo que tener mucho cuidado con mis palabras porque, como digo, no soy diputado, pero lo único que se me ocurre decir al señor Peralta es que no se ha enterado de lo que he dicho, porque ha dado origen a debate con los demás

grupos parlamentarios, y para el señor Peralta no he dicho absolutamente nada o he insultado a la oposición o a la inteligencia. He explicado en su ausencia, señor Peralta, por qué se arrendó por 1.400 millones de pesetas el local y repito, puesto que no estaba presente, que es un arrendamiento a 10 años y que, por tanto, esa cifra no puede compararse con la cifra de venta. Respecto a la privatización, no puedo decirle nada porque no hay nada. Creo que usted desconoce también el proceso de privatizaciones. Podía haber algo, se podían haber iniciado los procedimientos de privatización de Trasmediterránea. Para llegar a la privatización y a la venta material hay que recorrer un camino muy largo. Reléase el acuerdo del Consejo de Ministros donde se establece el procedimiento: tenemos que hacer selecciones a base de concursos, que son muy costosos en el tiempo y en el trabajo. Trasmediterránea podía haber designado ya un valorador o un asesor de la operación para que nos dijese cómo era posible hacerlo. Esas actuaciones se podían haber hecho o podríamos tener algún estudio sobre qué convenía más, a la vista de la importancia del transporte marítimo en una España insular. Pero no se ha hecho nada y, por tanto, nada puedo decir sobre la privatización, salvo lo que le he dicho: que ni se planteó en la legislatura actual, ni se va a hacer en esta legislatura. Y en la que viene tendrá que iniciarse, si el que está en el Gobierno lo quiere iniciar, un proceso largo que dará lugar a debate e información, porque los procesos, en contra de su opinión, han sido transparentes y concurrentes.

Al señor Aguirre le agradezco el recuerdo del plan estratégico para Trasmediterránea, presentado en el Congreso y en el Senado. Es el documento básico para entender lo que está haciendo Trasmediterránea, el recuerdo de sus objetivos, así como los planes de flota aprobados el año pasado y que, por lo menos, racionalizan, sistematizan y distribuyen en el tiempo las cuantiosas inversiones que hay que hacer para la renovación de la flota.

Refiriéndose a otras intervenciones, habla de los *lobbies* que hay en torno a Trasmediterránea; me imagino que los habrá en cada sector, todo sector tiene sus *lobbies* y supongo que éstos también querrán ir a la privatización de Trasmediterránea. Pues muy bien, ya irán y les conoceremos a cara descubierta. Que esos *lobbies* quieren hacer gestiones entra dentro de la lógica, pero como todavía no estamos en el proceso y no se ha recibido oferta de ningún *lobby* ni de nadie, permítanme que lo de los *lobbies* lo considere como una realidad ajena completamente al proceso del que es responsable el Gobierno.

Tenga también la seguridad, señor Aguirre, de que el futuro de Trasmediterránea y su tecnología está garantizada, por una parte, por el plan de flota y los barcos previstos a adquirir en ese plan de flota y, por otra parte, por los buques rápidos que intentaremos —planificándolos previamente— adquirir de inmediato, cuestión que ahora está en estudio dentro de la propia empresa.

El señor **PRESIDENTE**: Para un turno de puntualizaciones, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Este interviniente va a intentar, en la medida de sus posibilidades, conducir este

turno al cauce del rigor del cual no deberíamos haber salido.

Señor presidente, contando con su benevolencia y con la pureza democrática, tengo que hacer una referencia, pero no quiero introducir un debate. Como el señor Aguirre, portavoz del Grupo Popular, se ha referido a este interviniente, yo quiero hacerle las siguientes precisiones. Ha hecho referencia el señor Aguirre, tomando un «Diario de Sesiones» de octubre de 1996, a la intervención de este diputado en la Comisión de Economía y el anuncio de que a lo largo de esta legislatura llevaríamos a cabo un seguimiento lo más riguroso posible de la compañía en la Comisión de Economía. Tengo en mis manos algunos «Diarios de Sesiones» que ponen de manifiesto lo que hemos hecho a lo largo de esta legislatura. El Grupo Parlamentario Socialista presentó un conjunto de veinte preguntas dirigidas al Gobierno para contestación en Comisión. La Mesa del Congreso de los Diputados las canalizó a la Comisión de Infraestructuras y en ésta todas estas preguntas, en número de dieciséis, se vieron el 29 de junio de 1998. Compareció entonces el secretario de Estado de Infraestructuras y los miembros del Gobierno encargados de las relaciones con las Cortes dijeron que las pasaban a la Comisión de Infraestructuras porque responsables del Ministerio de Economía se negaban a asistir a la Comisión de Economía para debatir esos temas. No lo puedo demostrar documentalmente pero es un comentario. **(El señor Cámara Rodríguez-Valenzuela: ¡Pues entonces a cerrar la boca!- Una señora diputada: ¡De cerrar la boca nada!)** Esas preguntas se formularon al secretario de Estado de Infraestructuras el 29 de junio de 1998 y figuran en el «Diario de Sesiones».

Tres meses después, el 5 de octubre de 1998, se reiteraron, como consecuencia de respuestas insatisfactorias, al nuevo secretario de Estado de Infraestructuras —en aquel momento, el señor Vilalta—, dado que ni el ministro ni el subsecretario de Economía aceptaban comparecer ante la Comisión, según me manifestaron responsables del departamento del Gobierno de relaciones con las Cortes. **(El señor Cámara Rodríguez-Valenzuela: Esto es absurdo. ¿Quién te lo dijo.)** Y en ese debate del 5 de octubre de 1998... **(El señor Cámara Rodríguez-Valenzuela: ¡Te ha dolido!.-Rumores.)** Usted habrá comprobado, señor presidente, con qué respeto este diputado oyó la intervención del interviniente del Grupo Parlamentario Popular y no estoy siendo correspondido con el mismo comportamiento.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Segura, los coros son inevitables en las comisiones. **(Rumores.)**

El señor **SEGURA CLAVELL:** Seguiremos entonces.

El 5 de octubre de 1998, ante las preguntas formuladas al Gobierno que decían: Resultados obtenidos durante ejercicio de 1996 por los buques Fast Ferry y Alcántara y Almudaina en las islas Baleares, J.J. Sister, arrendado a la Agencia Schembri, Stenna Náutica arrendado en la Línea de Algeciras con Ceuta, y Ciudad de Algeciras arrendado en la Línea de Algeciras con Ceuta por parte de la Compañía Trasmediterránea. Otra pregunta: Demandas judiciales a responsables de la Compañía Trasmediterránea por diferentes accionistas privados. Otra pregunta: Plan estratégico de la compañía referido a lo flota y a los servicios en tierra,

así como su coste. Otra pregunta: Acuerdos comerciales de la Compañía Trasmediterránea con Vapores Suardiaz en las empresas especializadas en transporte de carga rodada en los puertos de Cádiz, Valencia y las islas Canarias. Otra pregunta: Acuerdos en los terminales de Barcelona y Las Palmas. Otra: Acuerdos con la Naviera Isnasa, los pools de transporte con la línea de Ceuta y Tánger, el vinculado a la desaparición de las tarjetas de transporte de la Naviera Mallorquina y otros litigios que están pendientes. Otra pregunta. Medidas sobre la previsible privatización de Trasmediterránea, —esto era el 5 de octubre de 1998—. Otra pregunta: Situación económica de la compañía. Otra: Aumento de pérdidas durante el ejercicio de 1996 con respecto a las habidas en 1995. Y así sucesivamente, veintidós preguntas que figuran en el «Diario de Sesiones» de la Comisión de Infraestructuras del 5 de octubre de 1998.

La contestación del secretario de Estado de Infraestructuras, por decisión de la Mesa del Congreso de los Diputados, no de este diputado ni del Grupo Parlamentario Socialista, fue del siguiente tenor: La información que me da el secretario de Estado de Infraestructuras sobre los resultados por los buques pertenece a la gestión interna de la Compañía Trasmediterránea, ámbito que, por razones de gestión empresarial y competencia, debe ser objeto de especial protección. Es decir, el secretario de Estado de Infraestructuras, portavoz del Gobierno, se negaba a darme información. Y así en muy distintas sesiones de la Comisión de Infraestructuras. Y aquí hay testigos, como el portavoz de la Comisión de Infraestructuras del Grupo Parlamentario Popular, señor Ortiz, que podría, si se le da la palabra, testificar que esto es cierto, al margen de que consta en el «Diario de Sesiones». **(El señor Cámara Rodríguez-Valenzuela: Esto es horroroso.)** O el que era presidente de la Comisión de Infraestructuras, señor Posada.

El Gobierno, señorías, ha estado rehuyendo comparecer; no ha querido hablar de la Compañía Trasmediterránea. ¿Por qué? Porque ya desde el primer momento no tenía confianza en el presidente que había nombrado en la compañía. Y en estos momentos seguimos desconociendo por qué se perdió la confianza. Tiene que especificar. Este diputado, señor subsecretario, se responsabiliza siempre de todas las manifestaciones que lleva a cabo, tanto unipersonalmente como en representación del Grupo Parlamentario Socialista. En la rueda de prensa que di hace unos días acompañado del señor Caldera, dije que la intervención pública del señor Trías de Bes ante los medios de comunicación, en dos momentos, a mediados y al finalizar el año 1999, habían generado escándalo público; que el señor Trías de Bes acusaba al Gobierno de planificar una evolución de la compañía en beneficio de amiguetes del Gobierno. Eso está recogido en cintas y en medios de comunicación y no ha sido desmentido por el señor Trías. Dije textualmente —y reitero para que quede constancia en el «Diario de Sesiones»— que razonablemente el Gobierno, ante una acusación de esa índole, debería proceder contra el presidente de la compañía o bien hacer actuar de oficio los mecanismos judiciales que fuesen oportunos para investigar esa acusación que ha generado escándalo público.

Señor subsecretario, el conjunto de preguntas formulado por el Grupo Socialista al Gobierno para pedir información sobre la situación de la compañía ha sido contestado

de forma esperpéntica, con respuestas que entrañan un absoluto desprecio. Le voy a mencionar la pregunta de un diputado en el ejercicio de control de Gobierno el 7 de noviembre de 1997: ¿Cuáles son los resultados obtenidos durante el ejercicio de 1996 por diversos buques de la compañía Trasmediterránea? Fíjese qué perla de contestación, por el Gobierno, como le dije antes: La información sobre los resultados por buques pertenece a la gestión interna de la Compañía Trasmediterránea, ámbito que por razones de gestión empresarial y competencia debe ser objeto de especial protección. No se nos ha dejado, no se nos ha permitido, se nos ha imposibilitado hacer un seguimiento de la gestión de la compañía. A otra pregunta acerca de la privatización de la Compañía Trasmediterránea, la contestación del Gobierno fue: El programa de privatizaciones del Gobierno tiene vocación de globalidad y desde esta perspectiva Trasmediterránea será privatizada cuando se den las condiciones oportunas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le ruego vaya concluyendo.

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

Este diputado ha venido haciendo un seguimiento en la medida de sus posibilidades a través de la información que le ha dado el Gobierno. Respecto a los acuerdos con Vapores Suardiáiz, lo he reiterado en dos o tres ocasiones, conozco su secuencia temporal. El 17 de septiembre de 1993, con el Gobierno anterior, Vapores Suardiáiz estableció con la Compañía Trasmediterránea un acuerdo para la gestión de la terminal de carga rodada en Canarias; el 23 de junio de 1996, para la correspondiente al puerto de Cádiz; el 26 de junio de 1996 para el puerto de Valencia, y así sucesivamente, pero pedimos los contenidos de esos acuerdos, y hay un trato prioritario dado a la compañía Vapores Suardiáiz.

Me resulta sorprendente, señor subsecretario, su contestación. Le he escuchado, como habrá podido comprobar, con todo respeto. No me he sentido respondido en ni una sola de las preguntas que le he formulado. Usted ha contestado casi con dos piedras en la mano, metafóricamente, como es obvio, formulándole preguntas a este diputado del tenor de que si está de acuerdo con el cese el señor Trías. El Grupo Socialista ha criticado durísimamente al señor Trías mientras ha desempeñado su función y hemos sido quienes hemos denunciado públicamente —y consta en el «Diario de Sesiones»— la nefasta gestión de un responsable político que no hemos nombrado nosotros. ¿Cómo voy a estar de acuerdo con ese nombramiento? Ustedes son los que dos meses después de haberle nombrado ya estaban en desacuerdo y le mantuvieron. Es más, ¿cómo es posible que se haya producido la indignidad institucional de permitirle seguir ostentando la representación de la compañía durante 1999, simplemente con una tarjeta Visa, con secretaria y un coche oficial, habiéndole despojado de todas sus funciones competenciales? Han desbaratado los estatutos de la Compañía Trasmediterránea para adaptarlos a una situación de conflicto político entre ustedes. ¿Cómo es posible que el Gobierno no la haya destituido por orden ministerial, por Consejo de Ministros o por una convocatoria de junta general, por el mecanismo que fuese? Han desbaratado la figura de presidente ejecutivo, y para nosotros

el señor Trías es una persona respetable, pero desde el punto de vista político no lo es ¿Cómo es posible que ustedes le mantuvieran sin funciones ni competencias? Esto no era algo de tipo unipersonal; era una lucha de sectores económicos vinculados unos al señor Trías y otros al Gobierno. Mantengo el término de lobbies porque es así, son grupos económicos que se van posicionando de forma prevalente en el entorno de la Compañía Trasmediterránea y otros vinculados a personas del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le ruego vaya concluyendo.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Terminó, señor presidente, en un minuto, si es tan amable.

En relación con la pregunta del buque Ciudad de Zaragoza puedo aceptarles esos datos. Le creo y le ruego que me los presente, porque sobre el fondo, sobre las características del acuerdo comercial entre Trasmediterránea y Pitra, no me ha dado datos que avalen ninguna situación nueva, y lo que es absolutamente impresentable es que una empresa de propiedad exclusiva de un ministro del Gobierno, en un concurso donde se piden ofertas a tres empresas —una de ellas la suya—, se quede con ese barco, y no sólo eso —querrá o no creerlo—, he podido indagar y el Ciudad de Ceuta llevaba esa misma ruta.

Por último, señor subsecretario, tengo en mis manos el informe del Tribunal de Cuentas que da luz verde a la petición de los 16.000 millones de pesetas de la liquidación del contrato programa. He estudiado todos los anexos, desde el número 1 hasta el 12, y en ellos figuran las cantidades que ha dado el Estado durante los veinte años de duración del contrato-programa. No sé bien qué cifra di antes —80.000—; es posible que no la matizase suficientemente por razones de premura de tiempo. Sin embargo, tengo las conclusiones del Tribunal de Cuentas y en la primera dice: los 114.028 millones de pesetas de aportación a la compañía que ha autorizado la IGAE como consecuencia del contrato regulador de los servicios de comunicaciones marítimas, etcétera... Es decir, los datos los manejo. Le supongo y le reconozco nivel intelectual más que político, en los dos terrenos; acépteme al menos el interés que este interviniente tiene por los temas de la Compañía Trasmediterránea, no por la presidencia. Este diputado es sencilla y llanamente profesional de la enseñanza y volverá a serlo cuando cese en sus funciones, que ejerce con dedicación exclusiva como diputado en esta legislatura. Y no digo que domine de memoria los datos de todos esos anexos; los he leído, los tengo marcados y he analizado esa evolución. Lamento el contenido de su réplica. No ha hecho ninguna aportación. Le ruego relea el «Diario de Sesiones» y procure contestar por escrito las peticiones que se le han formulado. Señor subsecretario, con esta intervención suya justifica una vez más que el Grupo Socialista, muy insatisfecho de los contenidos de este debate, demande en la próxima sesión de la Diputación Permanente del Congreso de los Diputados, dentro de dos días, la comparecencia del auténtico responsable político de la situación de la Compañía Trasmediterránea, el ministro Rato. Así lo vamos a hacer y esperemos que la Diputación Permanente apoye esa razonable petición de comparecencia.

Mi enhorabuena por su fidelidad al ministro. Esa apreciación de que nos vapulea en cada intervención, vamos a dejarla como una muestra simpática de fidelidad a quien le nombró.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Intentaré ser breve y vuelvo al origen de la comparecencia, que no es otro que el cese del señor Trías de Bes, que ha producido un cruce de acusaciones, algunas de las cuales relevantes, que usted continúa manteniendo que son supuestas declaraciones, pero que dada la reiteración de su aparición en los medios parecen claras. Parece claro que es el señor Trías de Bes, no este diputado ni este grupo, el que hace acusaciones en el sentido de que están preparando la compañía para dársela a supuestos amigos y ustedes le contestan con una nota de acusaciones serias. A mí me gustaría saber, dadas algunas imputaciones que ustedes hacen desde Patrimonio, que a mi entender son serias, como por ejemplo abonar una indemnización de 53 millones cuando sólo corresponden tres y medio, o, por ejemplo, pasar una factura, no sabemos si para una actividad propia del presidente como era la asistencia a la Copa del Rey —usted ha citado anteriormente la posibilidad de emprender algún tipo de acción legal—, si han evaluado si merecen al menos la consideración de ser trasladadas también a los organismos competentes; uno de ellos, efectivamente, es el Tribunal de Cuentas cuando en su momento evalúe las cuentas de la compañía, pero algunas podrían contener posibles indicios de delito. Es decir, si alguien abona indebidamente desde una compañía pública 53 millones de pesetas a una persona cuando le corresponden tres y medio, yo creo que es una irregularidad grave y supongo que ustedes habrán tomado las medidas oportunas.

También me gustaría saber cuándo se produjo el intento de aplicar compras por 74.922 millones de pesetas, sin plan de flota y sin la autorización de Patrimonio; si esto fue así, por qué no se procedió a la destitución inmediata, y cuáles pueden ser las causas de este tipo de iniciativas, si es que el señor Trías de Bes consideraba que su presidencia ejecutiva le autorizaba a tomar cualquier tipo de iniciativa empresarial sin la autorización correspondiente del Gobierno. Es evidente que la compañía continúa navegando, pero también es evidente que ustedes han tenido que tirar al capitán por la borda después de tres años de gestión, y, al parecer, después de todo lo explicado hasta el momento, estas disfunciones, diferencias o confrontación entre Patrimonio y presidente parece que no son flor de un día, no han aparecido en los últimos seis meses, sino que, por los propios datos aportados por Patrimonio, son bastante anteriores. La pregunta por tanto es obvia. ¿Por qué no se produjo entonces la destitución ante los primeros indicios de confrontación o ante los primeros incumplimientos de las obligaciones del presidente de la compañía con Patrimonio y con el Gobierno de tener plenamente informado a éste de sus actuaciones, especialmente de aquellas que tenían relevancia económica o para el propio funcionamiento de la compañía?

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

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor subsecretario, ha dicho usted, al afirmar yo que usted no había dicho nada, que era porque seguramente no me había enterado de nada. De la privatización no ha dicho usted nada —son sus propias palabras—. Ésa es la realidad, señor subsecretario. Usted no ha dicho nada de nada. ¿Qué ha dicho usted de las acusaciones hechas por el señor Trías de Bes en relación con las cuales usted nos agradecía que le hubiéramos permitido comparecer? Nada. ¿Qué ha dicho usted aquí de las acusaciones que desde Patrimonio se han hecho contra el señor Trías de Bes? Nada, absolutamente nada.

Señor subsecretario, usted sabe perfectamente, se lo recuerdo de nuevo porque ha comenzado su intervención haciendo referencia a la presencia ante los tribunales, que a los tribunales se va en igualdad de partes y para conocer la verdad. Aquí sólo comparece usted y, desde luego, no comparece para que conozcamos la verdad. A ustedes públicamente les acusan de actuaciones muy graves, ustedes contestan públicamente haciendo acusaciones también muy graves contra quien les habían acusado y de todo eso usted hoy aquí no dice absolutamente nada. Créame que me ratifico en que ese sin lugar a dudas, es un ejercicio de cinismo, de verdad. No es un problema de inviolabilidad, en absoluto, señor subsecretario; es un problema pura y simplemente de respeto al Parlamento y al papel que tenemos cada uno: usted, como subsecretario del Ministerio de Economía, en relación con una empresa en la que ha estallado un escándalo extraordinario y sobre la cual se han negado sistemáticamente a informar al Parlamento, y nosotros, como diputados, representando al pueblo español e intentando defender los intereses de ese pueblo en una empresa que es suya.

Señor subsecretario, de verdad, su intervención ofende a la inteligencia. Para que quedara más claro, no ha vacilado usted en su segunda intervención en utilizar la expresión de tontos útiles. Si no había quedado claro implícitamente en su intervención inicial, lo ha explicitado a continuación. Esa expresión a usted, por lo visto, le parece absolutamente normal, y que no tiene ningún sentido peyorativo. Mire usted si ofende a la inteligencia, señor Díez Moreno, comenzando por la de usted, que hace una intervención estructurada en tres apartados —usted, no nosotros—, uno de los cuales es el de la privatización, y de ese tema no dice nada. De la privatización no ha dicho nada, lo ha dicho usted: de la privatización no he dicho nada. **(El señor Cámara Rodríguez-Valenzuela: Porque no hay.)**

Señor subsecretario, usted no querrá decir nada pero los hechos son contundentes. ¿Cuántos barcos de Trasmediterránea se han vendido? ¿Cuántas líneas de Trasmediterránea se han traspasado? ¿Cuántas sociedades se han creado con empresas privadas? Todo eso, señor subsecretario, es un proceso de privatización en marcha, con resultados perjudiciales para la compañía —lo ha dicho quien era presidente de la misma— y de todo eso usted hoy aquí no quiere decir nada. Ustedes actúan, como le ponía de manifiesto, no contestando a las preguntas de los diputados, en concreto cuándo se va a producir el cese del presidente, pero lo llevan a cabo. Eso es lo que están haciendo ustedes. Con eso, créame, señor subsecretario, pretenden usted

des ofender la inteligencia de los diputados. Yo no quiero hablar por todos, cada uno tiene ocasión de expresarlo y de poner de manifiesto su capacidad en este trámite, pero desde luego a nosotros, a los diputados de la oposición, no nos ofende usted, porque tenemos muy claro lo que pasa aquí simplemente viendo la secuencia de los hechos. El que era presidente de la compañía lanza acusaciones muy graves contra la propiedad, contra ustedes. Ustedes contestan con acusaciones muy graves contra quien era presidente de la compañía. De todo eso hoy aquí usted no habla, pese a que dice que viene a defenderse. Usted se calla y todos sabemos por qué, porque hay un fondo que ni a unos ni a otros interesa que se conozca aquí, en sede parlamentaria, con luz y taquígrafos. Esa es la realidad. Por tanto, tenga usted la conciencia tranquila. No ofende usted nuestra inteligencia. Sabemos perfectamente cuál es el fondo del problema, y precisamente porque ese es el fondo, usted se calla y el ministro de Economía, el señor Rato, no comparece.

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

El señor **AGUIRRE RODRÍGUEZ**: Muy brevemente, señor presidente.

Esta Comisión debe de saber cuál era la situación cuando el Gobierno del Partido Popular cogió el tráfico marítimo, cifrado durante el año 1982 en ocho millones de toneladas y en el año 1996 en un millón; por tanto, en ese periodo se perdió aproximadamente entre el 75 y el 80 por ciento de ese indicador. Esa es la situación que después deviene en un cambio de marco jurídico y económico. Lo que a mi grupo parlamentario le interesa subrayar en esta última intervención es que ese tránsito, en el que hemos pasado de una compañía protegida a una compañía liberalizada —que no privatizada— en un mercado liberalizado, se ha hecho con pacto social —y fíjense que no ha habido ni una alusión a ello en todo el debate en la Comisión— y se ha conseguido que esté protagonizado por la estabilidad de los empleos. Creo que es un gran logro del Gobierno que el diálogo social, el pacto y la firma del convenio que hizo posible el tránsito de la empresa protegida a la empresa liberalizada hayan generado esa estabilidad del empleo hoy en la Compañía Trasmediterránea. Quiero volver a insistir, cuando se cambian las reglas, de un mercado protegido a un mercado liberalizado, una cosa es el tráfico y el negocio marítimo y otra es la comunicación, y la comunicación es la que tiene que preservar, proteger y salvaguardar la Administración. Hay que convencerse, la competencia afecta a los monopolios, pero en este caso se han debido hacer algunas cosas bien cuando en toda la comparecencia no ha habido ninguna alusión a las lesiones laborales. Ha habido un auténtico pacto entre empresa y sindicatos para que se genere esa estabilidad en el empleo.

Tomo buena nota de que la acusación sobre el Ciudad de Ceuta la hemos dejado en que parecía que llevaba ese camino. Tomo muy buena nota de que ya se acepta la versión sobre el buque Zaragoza y su compra por Pitra y de que habrá que facilitar las cifras para la aceptación de esa versión, por lo que ya no hay acusación sobre el buque de Pitra, y también tomo muy buena nota de que las cifras son

matizables, se puede hablar de 80.000 o de 170.000. Creo que vamos coincidiendo sobre cuales són las apocalípticas denuncias y en qué quedan en cuanto se habla un poquito.

Señor subsecretario, muchas gracias por haber venido a informar a este Parlamento. Estoy convencido de que en la siguiente legislatura tendremos que seguir hablando de una compañía que claramente está saliendo fortalecida al nuevo marco de competencia en el que se tiene que mover.

El señor **PRESIDENTE**: Señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA** (Díez Moreno): Muy brevemente, tengo que decirle al señor Santiso que se adoptaron las medidas oportunas para que las decisiones importantes de inversión fuesen tomadas adecuadamente y de acuerdo con el procedimiento y los controles que toda empresa pública requiere y que el tiempo en política es una cuestión muy difícil de manejar. ¿Por qué se tardó tanto? Porque el tiempo en política es así, en ocasiones no es comparable ni manejable, por lo que se hizo cuando se pudo hacer o cuando se consideró oportuno hacerlo. La misma naturaleza de la decisión también avala el tiempo empleado en ello.

Al señor Segura, que se acaba de incorporar, le diré que todo su alegato de la Comisión de Infraestructuras me está dando la razón. El señor Segura está confundiendo la gestión con los problemas societarios de la compañía. Trasmediterránea pertenece a Patrimonio del Estado, pero realiza una actividad de transporte marítimo que es competencia del Ministerio de Fomento y, por tanto, residenciable en la Comisión de Infraestructuras. Toda la labor parlamentaria de preguntas ante la Comisión de Infraestructuras que ha realizado el señor diputado, por supuesto laudable y benemérita, manifiesta una vez más que una cosa es la gestión y otra la sociedad como tal.

Creo haber entendido que efectivamente está de acuerdo con el cese del señor presidente.

En cuanto a la aclaración de sus declaraciones, usted ha podido acerlo, pero hay veces que no se puede, porque no se dispone de quien las hace. Por tanto, hay que tomarlas con mucho respeto, porque nunca se sabe si es realmente lo que se dijo o si está contextualizado, como se suele decir. Yo prefiero actuar siempre sobre documentos seguros. En todo caso, creo que una cosa es la gestión diaria y normal de una empresa, donde se toman decisiones también normales que deben seguir su cauce y su control normal, y otra cosa son los controles parlamentarios, del Tribunal de Cuentas o de los tribunales ordinarios cuando en la gestión y actuación de la empresa ha habido cualquier irregularidad.

Al señor Peralta, como me ha repetido lo que me había dicho en su anterior intervención, yo también podría hacer lo mismo y finalizaría mi contestación. Quiero decirle únicamente que tenga tranquilidad de que los intereses de los españoles y de los usuarios están garantizados, por razones generales de política económica y por razones específicas de gestión empresarial de las empresas públicas. No confunda la gestión con la privatización. Una cosa es gestionar una empresa y tomar medidas de gestión y otra privatizarla.

Finalmente, agradezco al señor Aguirre que haya recordado cuál es realmente el problema y cuáles son las posi-

ciones y soluciones que la empresa ha adoptado para continuar su actividad.

El señor **PRESIDENTE**: Les quiero desear a todos que tengan lo mejor para un futuro. Al señor Segura, que al parecer ahora se va a reintegrar a la vida profesional de la enseñanza...

El señor **SEGURA CLAVELL**: Yo no he dicho eso.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, ha dicho que se va a reintegrar a su tarea como profesor.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Cuando cese en mi función de diputado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, no tiene usted la palabra.

Señoras y señores diputados, les deseo lo mejor para el porvenir; a todos aquellos que se presentan a las elecciones, que salgan reelegidos a ser posible, y a los que no se presentan o no tengan la ocasión de que las urnas les den el veredicto favorable, que tengan lo mejor en el futuro, en sus vidas y en las de sus familias.

Señoras y señores diputados, acabamos hoy esta sesión de la Comisión de Economía, Comercio y Hacienda del Congreso de los Diputados de esta VI Legislatura.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y diez minutos de la tarde.

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

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

Depósito legal: M. 12.580 - 1961