



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Año 2000

VI Legislatura

Núm. 284

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FEDERICO TRILLO-FIGUEROA MARTÍNEZ-CONDE

Sesión de la Diputación Permanente núm. 11

celebrada el jueves, 13 de enero de 2000

Página

ORDEN DEL DÍA:

- Petición, formulada por los grupos parlamentarios Mixto y Federal de Izquierda Unida, de que se acuerde la celebración de una sesión extraordinaria de la Comisión de Economía, Comercio y Hacienda, que incluya la solicitud, presentada por los referidos grupos parlamentarios, de comparecencia del vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de Economía y Hacienda, ante la citada Comisión, para informar de la venta de acciones de Iberia, acordada por el Consejo de Ministros, el 30 de diciembre de 1999. (Número de expediente 062/000035.) 15299
- Petición, formulada por los grupos parlamentarios Mixto y Federal de Izquierda Unida, de que se acuerde la celebración de una sesión extraordinaria de la Comisión de Industria, Energía y Turismo, que incluya la solicitud, presentada por los referidos grupos parlamentarios, de comparecencia del ministro de Industria y Energía, ante la citada Comisión, para informar del plan industrial para enfrentar la situación crítica de los astilleros públicos. (Número de expediente 062/000036.) 15299
- Petición, formulada por los grupos parlamentarios Mixto y Federal de Izquierda Unida, de que se acuerde la celebración de una sesión extraordinaria de la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca, que incluya la solicitud, presentada por los referidos grupos parlamentarios, de comparecencia del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, ante la citada Comisión, para infor-

mar de las negociaciones de la Unión Europea para establecer un nuevo acuerdo pesquero con Marruecos. (Número de expediente 062/000037.)	15300
— Petición, formulada por los grupos parlamentarios Federal de Izquierda Unida y Mixto, de que se acuerde la celebración de una sesión extraordinaria de la Comisión de Política Social y Empleo, que incluya la solicitud, presentada por los referidos grupos parlamentarios, de comparecencia del ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, ante la citada Comisión, para que informe de los criterios aplicados para realizar la revalorización anual del salario mínimo interprofesional. (Número de expediente 062/000038.)	15300
— Petición, formulada por un número suficiente de Diputados del Grupo Socialista del Congreso, de que se acuerde la celebración de una sesión extraordinaria de la Comisión de Economía, Comercio y Hacienda, que incluya la solicitud, presentada por el referido Grupo Parlamentario, de comparecencia urgente del vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de Economía y Hacienda, para informar de las manifestaciones realizadas por el presidente de la Compañía Trasmediterránea, en las que afirma que el Gobierno pretende descapitalizar dicha empresa y prepararla para que se la queden los amigos del Gobierno cuando sea privatizada. (Número de expediente 062/000039.)	15300
— Petición, formulada por un número suficiente de diputados del Grupo Socialista del Congreso, de que se acuerde la celebración de una sesión extraordinaria de la Comisión de Industria, Energía y Turismo, que incluya la solicitud, presentada por el referido grupo parlamentario, de comparecencia urgente del ministro de Industria y Energía, para que informe de los motivos que justifican la pérdida acelerada del valor de Iberia en el proceso de privatización en curso. (Número de expediente 062/000039.)	15300

SUMARIO

Se abre la sesión a las cuatro y treinta y cinco minutos de la tarde.

Página

Petición, formulada por los grupos parlamentarios Mixto y Federal de Izquierda Unida, de que se acuerde la celebración de una sesión extraordinaria de la Comisión de Economía, Comercio y Hacienda, que incluya la solicitud, presentada por los referidos grupos parlamentarios, de comparecencia del vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de Economía y Hacienda, ante la citada Comisión, para informar de la venta de acciones de Iberia, acordada por el Consejo de Ministros, el 30 de diciembre de 1999

15299

Página

Petición, formulada por los grupos parlamentarios Mixto y Federal de Izquierda Unida, de que se acuerde la celebración

Página

de una sesión extraordinaria de la Comisión de Industria, Energía y Turismo, que incluya la solicitud, presentada por los referidos grupos parlamentarios, de comparecencia del ministro de Industria y Energía, ante la citada Comisión, para informar del plan industrial para enfrentar la situación crítica de los astilleros públicos

15299

Página

Petición, formulada por los grupos parlamentarios Mixto y Federal de Izquierda Unida, de que se acuerde la celebración de una sesión extraordinaria de la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca, que incluya la solicitud, presentada por los referidos grupos parlamentarios, de comparecencia del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, ante la citada Comisión, para informar de las negociaciones de la Unión Europea para establecer un nuevo acuerdo pesquero con Marruecos

15300

Página

Petición, formulada por los grupos parlamentarios Federal de Izquierda Unida y Mixto, de que se acuerde la celebración de una sesión extraordinaria de la Comisión de Política Social y Empleo, que incluya la solicitud, presentada por los referidos grupos parlamentarios, de comparecencia del ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, ante la citada Comisión, para que informe de los criterios aplicados para realizar la revalorización anual del salario mínimo interprofesional

15300

Página

Petición, formulada por un número suficiente de Diputados del Grupo Socialista del Congreso, de que se acuerde la celebración de una sesión extraordinaria de la Comisión de Economía, Comercio y Hacienda, que incluya la solicitud, presentada por el referido Grupo Parlamentario, de comparecencia urgente del vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de Economía y Hacienda, para informar de las manifestaciones realizadas por el presidente de la Compañía Trasmediterránea, en las que afirma que el Gobierno pretende descapitalizar dicha empresa y prepararla para que se la queden los amigos del Gobierno cuando sea privatizada

15300

Página

Petición, formulada por un número suficiente de diputados del Grupo Socialista del Congreso, de que se acuerde la celebración de una sesión extraordinaria de la Comisión de Industria, Energía y Turismo, que incluya la solicitud, presentada por el referido grupo parlamentario, de comparecencia urgente del ministro de Industria y Energía, para que informe de los motivos que justifican la pérdida acelerada del valor de Iberia en el proceso de privatización en curso

15300

*Intervienen en la presentación y defensa de los seis puntos de orden del día, los señores **Rodríguez Sánchez**, del Grupo Parlamentario Mixto; **Alcaraz Masats**, **Santiso del Valle** y **Navas Amores**, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida; y **Caldera Sánchez-Capitán**, **Martínez Noval** y **Pera-***

les Pizarro, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso.

*En turno de fijación de posiciones intervienen los señores **Silva Sánchez**, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); y **Aguirre Rodríguez**, **Núñez Pérez** y **Fernández de Mesa Díaz del Río**, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.*

Se someten a votación las seis peticiones, que son rechazadas.

Finalmente, los portavoces de los grupos parlamentarios, así como la presidencia y la mesa de la Diputación Permanente, muestran su satisfacción por el retorno a España de los restos mortales de don Diego Martínez Barrio, el que fuera presidente del Congreso de los Diputados.

Se levanta la sesión a las siete y diez minutos de la tarde.

Se abre la sesión a las cuatro y treinta y cinco minutos de la tarde.

— **PETICIÓN, FORMULADA POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO Y FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA, DE QUE SE ACUERDE LA CELEBRACIÓN DE UNA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE ECONOMÍA, COMERCIO Y HACIENDA, QUE INCLUYA LA SOLICITUD, PRESENTADA POR LOS REFERIDOS GRUPOS PARLAMENTARIOS, DE COMPARECENCIA DEL VICEPRESIDENTE SEGUNDO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE ECONOMÍA Y HACIENDA ANTE LA CITADA COMISIÓN, PARA INFORMAR DE LA VENTA DE ACCIONES DE IBERIA, ACORDADA POR EL CONSEJO DE MINISTROS EL 30 DE DICIEMBRE DE 1999. (Número de expediente 062/000035.)**

— **PETICIÓN, FORMULADA POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO Y FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA, DE QUE SE ACUERDE LA CELEBRACIÓN DE UNA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO, QUE INCLUYA LA SOLICITUD, PRESENTADA POR LOS REFERIDOS GRUPOS PARLAMENTARIOS, DE COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA ANTE LA CITADA COMISIÓN, PARA INFORMAR DEL PLAN INDUSTRIAL PARA ENFRENTAR LA SITUACIÓN CRÍTICA DE LOS ASTILLEROS PÚBLICOS. (Número de expediente 062/000036.)**

- PETICIÓN, FORMULADA POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO Y FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA, DE QUE SE ACUERDE LA CELEBRACIÓN DE UNA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA, QUE INCLUYA LA SOLICITUD, PRESENTADA POR LOS REFERIDOS GRUPOS PARLAMENTARIOS, DE COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN ANTE LA CITADA COMISIÓN, PARA INFORMAR DE LAS NEGOCIACIONES DE LA UNIÓN EUROPEA PARA ESTABLECER UN NUEVO ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS. (Número de expediente 062/000037.)
- PETICIÓN, FORMULADA POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA Y MIXTO, DE QUE SE ACUERDE LA CELEBRACIÓN DE UNA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE POLÍTICA SOCIAL Y EMPLEO, QUE INCLUYA LA SOLICITUD, PRESENTADA POR LOS REFERIDOS GRUPOS PARLAMENTARIOS, DE COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES ANTE LA CITADA COMISIÓN, PARA QUE INFORME DE LOS CRITERIOS APLICADOS PARA REALIZAR LA REVALORIZACIÓN ANUAL DEL SALARIO MÍNIMO INTERPROFESIONAL. (Número de expediente 062/000038.)
- PETICIÓN, FORMULADA POR UN NÚMERO SUFICIENTE DE DIPUTADOS DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, DE QUE SE ACUERDE LA CELEBRACIÓN DE UNA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE ECONOMÍA, COMERCIO Y HACIENDA, QUE INCLUYA LA SOLICITUD, PRESENTADA POR EL REFERIDO GRUPO PARLAMENTARIO, DE COMPARECENCIA URGENTE DEL VICEPRESIDENTE SEGUNDO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE ECONOMÍA Y HACIENDA, PARA INFORMAR DE LAS MANIFESTACIONES REALIZADAS POR EL PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, EN LAS QUE AFIRMA QUE EL GOBIERNO PRETENDE DESCAPITALIZAR DICHA EMPRESA Y PREPARARLA PARA QUE SE LA QUEDEN LOS AMIGOS DEL GOBIERNO CUANDO SEA PRIVATIZADA. (Número de expediente 062/000039.)
- PETICIÓN, FORMULADA POR UN NÚMERO SUFICIENTE DE DIPUTADOS DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, DE QUE SE ACUERDE LA CELEBRACIÓN DE UNA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO, QUE INCLUYA LA SOLICITUD, PRESENTADA POR EL REFERIDO GRUPO PARLAMENTARIO, DE COMPARECENCIA URGENTE DEL MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA, PARA QUE INFORME DE LOS MOTIVOS QUE JUSTIFICAN LA PÉRDIDA ACELERADA DEL VALOR DE IBERIA EN EL PRO-

CESO DE PRIVATIZACIÓN EN CURSO. (Número de expediente 062/000039.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, guarden silencio.

Se abre la sesión de la Diputación Permanente, que ha sido convocada a solicitud de los grupos parlamentarios de Izquierda Unida y Mixto y, posteriormente, del Grupo Socialista del Congreso, para a su vez solicitar la comparecencia del Gobierno en orden a dar cuenta de distintas materias.

Como saben los señores portavoces, la Presidencia consideró adecuado y oportuno buscar una fórmula que permitiera un desarrollo flexible de la sesión de la Diputación Permanente, sin que, por otra parte, pudieran mermarse los derechos de los grupos solicitantes y de los demás grupos a fijar sus respectivas posiciones. En consecuencia, establecimos un *modus operandi* que, en síntesis, consiste en lo siguiente: en primer lugar intervendrán los grupos Mixto y Socialista, por un tiempo no superior a treinta minutos. (**Pausa.**) Perdón, grupos Mixto e Izquierda Unida. Tiene toda la razón, señor Alcaraz. Disculpeme, ha sido un *lapsus calami*. Decía que intervendrán los grupos Mixto e Izquierda Unida para defender sus iniciativas. Posteriormente, intervendrá el Grupo Socialista, también por el mismo tiempo. Y acabadas sus intervenciones, se procederá a la fijación de posición por los restantes grupos.

Quiero aclarar, como hemos convenido en las conversaciones con los portavoces, que los grupos solicitantes y en su caso los que hayan de fijar sus posiciones pueden hacer sus intervenciones por medio de distintos portavoces, dado que se trata de materias también distintas a aquellas por las que se solicita la comparecencia del Gobierno.

Tiene la palabra, en consecuencia, el portavoz del Grupo Mixto, que será el señor Rodríguez Sánchez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Gracias, señor presidente.

Comenzaré por las comparecencias que hacen referencia a temas de importancia estratégica en la economía del Estado español en general y en particular en la de Galicia.

Primero justificaré por qué pedimos la comparecencia del Gobierno en relación con la situación crítica que está pasando el sector naval del Estado español. Ustedes sabrán que recientemente la SEPI y los sindicatos firmaron unos compromisos, entre los cuales figuraba algo tan importante como abrir en el próximo mes de enero —en el cual estamos— un proceso de negociación relativo al diseño futuro, tanto industrial como societario, de los astilleros públicos civiles. Y nada menos que se habla de una posible ordenación total o parcial con los astilleros militares de Bazán o de la salida de algunos de los astilleros a través de acuerdos tecnológicos, tanto de ámbito estatal como internacional. En este contexto de grave situación del sector naval, el Bloque Nacionalista Galego quiere remarcar, en unos

casos, la escasa carga de trabajo que tienen algunos astilleros del Estado español y, en otros casos, la nula carga de trabajo, como en el caso de Astano, situación que no se puede atribuir a la competencia desleal de Corea, como demuestran los datos que sucintamente paso a enumerar.

Desde el año 1980 hasta el año 1998, la Unión Europea participó en el reparto de la demanda mundial en cuanto al tanto por ciento de TRBC en una proporción que nunca bajó del 24 por ciento, 25 por ciento, 28 por ciento, 24 por ciento, 26 por ciento, en los años 1995-1998. Sin embargo, esta situación de estabilidad de la Unión Europea no se corresponde con la rebaja continua que se produce en la media de participación del Estado español en la construcción naval a nivel europeo. Pensamos que estamos asistiendo a un desmantelamiento, bajo capa de reestructuración, de la industria naval en el Estado español, que se debe a la nula incidencia en una política industrial que repercute negativamente en el acceso de los astilleros públicos del Estado al reparto de la demanda a nivel mundial. En el documento firmado por los sindicatos, que sería bueno que se aclarase en sede parlamentaria por parte del Gobierno, no se afrontan, desde nuestro punto de vista, los problemas de fondo del sector naval. En concreto, se recurre a una operación de ingeniería financiera para que se pueda contar con fondos propios a finales de 1999. No deja de indicarse que existe cierta amenaza de cierre sobre Astano, en primer lugar, y sobre los Astilleros de Sevilla, en segundo lugar, y nos gustaría saber cuándo va a estar definitivamente acabado el informe McKinsey, que se está elaborando sobre AESA, Astano y Bazán, cuál es su contenido básico conocido y qué tipo de alianza o integración se ha pensado establecer en la línea en que antes indiqué de integrarse o absorberse en la Empresa Nacional Bazán.

Nuestra petición de comparecencia, desde una perspectiva gallega, se basa en nuestra especial preocupación no sólo por el conjunto de los astilleros del Estado español sino por una dualidad o dialéctica, que es fácil de comprender también en esta sede parlamentaria, al margen de cuál sea la procedencia de nuestra representación. Si se hace una fusión con Bazán, o una integración, está claro que los Astilleros del sur, al tener una situación preocupante, podrían construir barcos de guerra, barcos civiles, *off shore*, transformaciones y reparaciones. San Fernando, Puerto Real, Sevilla y Cádiz. Desde luego, en el caso de Ferrol, en el caso gallego, Astano y Bazán solamente podrían construir buques de guerra, lo cual conllevaría al cierre de Astano a través de prejubilaciones o convirtiéndolo prácticamente en un taller subcontratista de Bazán. Pensamos que el Gobierno debía explicar la nefasta gestión comercial en concreto en el terreno *off shore*, ya que un astillero como Astano no tiene contratos desde 1997, a pesar de que coincide con una etapa de bonanza en el sector *off shore* en relación con el precio del crudo. Y es curioso que desde 1997 se está consolidando la expulsión del astillero Astano de la construcción civil,

repercutiendo esto en la imposibilidad de acceder al mercado en plena libertad y en plena capacidad competitiva.

Nos parece que la actual situación política, siendo grave para todos, se está caracterizando sobre todo por consolidar una distribución de la cada vez más reducida capacidad productiva del sector naval del Estado español, distribuyéndola de tal manera que Galicia quede excluida de la importantísima participación que tuvo históricamente. Este es el problema para nosotros, por supuesto, dentro del planteamiento general de la reducción de capacidad productiva del Estado español.

Y, señorías, nos gustaría llevar a su mente el interés que tiene en este momento tan crucial para el sector naval que se debata en sede parlamentaria algo que, aunque desde luego el Bloque Nacionalista Galego no ahorró esfuerzos para que se hiciese continuamente durante toda la legislatura, no tuvo la relevancia ni la importancia que sería de desear en un sector tan importante de nuestra economía. Y, cuando digo nuestra, quiero decir del Estado español, desde el punto de vista histórico. Hay que recordar la gran capacidad tecnológica de las instalaciones navales del Estado español hasta 1984, los salarios inferiores aun hoy a la media europea y la gran cualificación de nuestra fuerza de trabajo. Son razones más que suficientes para que estuviésemos preocupados por una situación que no debe solamente preocupar a la SEPI y a los sindicatos, a los trabajadores, sino también a las fuerzas políticas.

Paso, en segundo lugar, a justificar la comparecencia del Gobierno en relación con el acuerdo de la Unión Europea con Marruecos, que finalizó el 30 de noviembre de 1999. Desde entonces, no se hizo ningún intento serio para renovar este acuerdo y sobre todo no se iniciaron las negociaciones con el tiempo suficiente para renovarlo, con lo cual estamos en una trampa continua, porque, aunque la Unión Europea tiene estas competencias, el Estado español es el más afectado por esta falta de diligencia en un sector de gran importancia estratégica, una vez más, para la economía del Estado, especialmente en Galicia. Hace tan sólo unas semanas, a finales de diciembre, con la visita del señor Fischler a Marruecos, acabamos de asistir al contacto inicial de la Unión Europea con los gobernantes marroquíes. Pero es curioso que la visita se realizase sin una propuesta conocida por parte de la Unión Europea, con unas bases claras para negociar y sobre todo con unas declaraciones y una posición del Gobierno marroquí, que presenta un claro perfil de no querer saber nada en cuanto a los términos actuales en los que estaba realizada la negociación hasta el año 1999 y encaminando cualquier tipo de solución a través de empresas mixtas, que sería interesante discutir cuál sería su contenido. En todo caso, que sea la Unión Europea quien tenga estas competencias negociadoras no debe llevar al Gobierno español a una pasividad total o a contentarse con implementar ayudas a la tripulación y a los armadores que consisten solamente en llevar paz social precisamente en un momento anterior a un proceso elec-

toral y después ya se verá. Nos gustaría que hubiese movimientos políticos claros para acelerar la negociación, motivo por el que pedimos la comparecencia del Gobierno.

Concluyendo, para nosotros —y cuando digo para nosotros digo para Galicia en primer lugar, para Andalucía en segundo lugar y en tercer lugar para Canarias— se trata de un acuerdo vital para sectores estratégicos de gran importancia, tanto desde el punto de vista de la venta extractiva directa, de la explotación directa de los recursos, como principalmente desde el punto de vista de las empresas auxiliares. Todavía el otro día el presidente de los palangreros de un puerto como Ribeira, en A Coruña, recordaba que 800 hombres de esa población y 54 barcos vivían de los palangreros que faenan en los caladeros marroquíes. Es, por lo tanto, preocupante que no haya ningún avance, que esté todo paralizado. Sobre todo, el Gobierno debería informar de la marcha de las negociaciones o de las iniciativas que está tomando o que está dispuesto a tomar para que haya celeridad en esa negociación y que en todo caso no quede postergada en el tiempo. Para acabar, he de decir que todas las organizaciones empresariales y los sindicatos deploran la postergación del acuerdo y están gravísimamente preocupados, porque no se trata solamente de un problema social a corto plazo sino que se trata de un problema de descapitalización de las empresas que puede llevar a la desaparición y al desguace de gran parte de estas flotas que hoy dan de comer y dan riqueza a partes no precisamente boyantes en su economía en el Estado español. Se trata, por lo tanto, de información, de debate político, y no de un problema técnico en exclusiva.

Entraríamos ahora, en tercer lugar, en el tema de los servicios públicos, en concreto, en este caso, de la compañía Iberia. La posición del Bloque Nacionalista Galego no está guiada especialmente por una cuestión de la forma en que se realiza la privatización sino sobre el fondo de la cuestión, por la privatización en sí misma de sectores estratégicos y con una función social clara, como puede ser el sector energético, el sector de las telecomunicaciones o el sector del transporte. No sólo por lo que significa en sí mismo en cuanto al funcionamiento de estos servicios públicos esenciales sino también por el vaciado de competencias de las instituciones democráticas, que se quedan sin capacidad para establecer un control riguroso del funcionamiento de estos servicios. Lo que nos preguntamos como Bloque Nacionalista Galego es si es necesario privatizar totalmente para llegar a hacer alianzas transnacionales, buscar socios de carácter comercial o de carácter industrial. Y, en segundo lugar, en la cuestión de método, indicativa políticamente, por qué se elige determinado tipo de socios industriales. ¿No hay algo en la posición reticente del Consejo de privatizaciones, cuando deja bien claro que no se recurrió a British Airways porque fuese más competitiva desde el punto de vista de la compra sino desde el punto de vista de criterios que se podían compartir con muchas otras compañías aéreas a

escala internacional? Lo que queda claro es que hoy la presencia mayoritaria del accionista que está vinculado al sector es British Airways y American Airlines, toda una alianza estratégica que sin duda tendrá algún tipo de explicación política subyacente en su fondo.

Por lo demás, nos gustaría saber cómo se puede llamar socios estables a entidades financieras que buscan legítimamente, y no tan legítimamente, el lucro desmedido y que sólo se comprometen a vender a otros miembros del grupo estable sus acciones, en caso de apartarse de este núcleo duro de la compañía. ¿Son acaso el BBV, Caja Madrid, Logista, El Corte Inglés, Ahorro Corporación, socios institucionales o más bien empresas privadas que solamente están obligadas, sobre todo en este proceso liberalizador de la economía, a comportarse conforme al criterio de la ganancia suprema? En todo caso es llamativo y resulta más interesante en el debate que el 40 por ciento de la compañía se vende —esto no se puede discutir a quien va a establecer el núcleo duro— por una cantidad que a nosotros nos parece ridícula, 181.741 millones de pesetas, sin duda por debajo del compromiso inicial. El resto de las acciones que pasen a Bolsa, la oferta pública de ventas, dará de sí en el mercado, pero a través de unas fluctuaciones que todo el mundo sabemos que estarán en función de la marcha económica de la compañía y de los avatares del futuro. Por lo tanto, nada impide que Iberia sea absorbida o que pueda desaparecer en un futuro en esta transaccionalización, bajo nuestro punto de vista hecha a través de un modelo poco democrático, sin los controles debidos y sobre todo con un vaciado competencial de cada uno de los Estados o de algunos de los Estados abiertamente preocupante. Hasta las alianzas comerciales pensamos que tienen incidencia en la política industrial, al menos de forma indirecta, en sectores, por ejemplo, como el aeronáutico en este caso y, por lo tanto, sería interesante que el Gobierno respondiese a todas estas preguntas.

Para acabar, queremos señalar nuestro apoyo, por supuesto, a las peticiones de comparecencia de todos los grupos parlamentarios en relación con estos temas, específicamente con respecto al salario mínimo interprofesional. Nos gustaría conocer la explicación del Gobierno acerca de tan raquítico o tan exiguo aumento del salario mínimo interprofesional, pretextando nada menos que de forma de conjunta el índice de precios al consumo, que desde luego es superior; la productividad nacional media alcanzada, que se dice que está aumentando considerablemente; el incremento de la participación del trabajo en la renta nacional, que sin duda es importante; y la coyuntura económica general, que el propio partido del Gobierno no se cansa de proclamar que es excelente. Con todos estos parámetros combinados, nos parece que el exiguo y pequeño salario mínimo interprofesional que había en el Estado español en 1999 merecía ser aumentado sensiblemente, sobre todo porque afectará a las capas sociales de la población trabajadora que más lo necesitan. Exacta-

mente igual y de acuerdo con nuestra argumentación sobre Iberia y de forma específica relacionado con el servicio público que cumple Trasmediterránea en relación con el transporte insular, nos gustaría que la comparecencia también fuese atendida.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rodríguez.

Señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MASATS**: Con la venia, señor presidente, vamos a dividir nuestro tiempo en tres partes, ajustándonos por descontado al tiempo fijado en las normas que nos han distribuido.

En primer lugar, queremos referirnos a la necesidad de la comparecencia del ministro de Trabajo para que explique la actualización del salario mínimo por decreto del Ministerio referido. Pensamos que la actualización del salario mínimo deja ver el injusto crecimiento económico de los últimos años.

Señor presidente, muy pocas veces le es posible a un político sintetizar su posición de crítica o de alternativa con respecto a una situación determinada. Este caso es impagable por esta razón, porque es muy fácil de caracterizar la crítica y la situación que se critica. Sin duda, en función de esta actuación concreta, nos encontramos ante una política económica que se puede caracterizar como antisocial. El Gobierno, permítanme que lo diga con una metáfora, no tiene ningún tipo de piedad social. Y lo demuestra con este caso singular. Se ha procedido a la revalorización del salario mínimo de cara al año 2000 a través de un escasísimo porcentaje, un 2 por ciento. Y teniendo en cuenta que es un salario reducido, de supervivencia, que pueden percibir los trabajadores de nuestro país, resulta cuanto menos chocante, señor presidente, la evolución del salario medio en la última década y paralelamente la evolución del salario mínimo interprofesional en este mismo período, sobre todo si se compara, por ejemplo, con el índice de crecimiento económico, el 3,7, para 1999 y también para 2000. Así, mientras el salario medio ha ganado 9,3 puntos en términos reales en la última década, el salario mínimo interprofesional ha perdido 1,6 puntos porcentuales. Esto significa que las desigualdades se han incrementado en perjuicio del colectivo de trabajadores que perciben peor salario y mucho más en relación con percepciones de otras rentas distintas del trabajo.

Desde la llegada del Partido Popular, señor presidente, y singularizo esta situación, coincidiendo además con la fase de crecimiento económico, el salario mínimo interprofesional ha perdido 1,3 puntos porcentuales en relación con el salario medio estatal. Si hay dudas a la hora de repartir los méritos con respecto al crecimiento económico, que a veces el Gobierno asume de una manera directa, en este caso no las hay a la hora de referir la responsabilidad que se ha asumido, puesto que se trata de un decreto del Ministerio de Trabajo. En este país hay dos crecimientos económicos contrapues-

tos: el de los poderosos económicamente, a los que se les ha regalado cientos de miles de millones de pesetas en rebajas de impuestos —nosotros, señor presidente, seguimos manteniendo la posición que ustedes conocen con respecto a la reforma del IRPF, no hemos cambiado en absoluto y creemos que va a incidir de forma negativa en el modelo social y en los gastos sociales que de ahora en adelante se hagan, máxime si vamos a un período, aunque sea gradual, de recesión económica—, y, al mismo tiempo, el de aquellos que deben sobrevivir, que pueden quizás sobrevivir de mala manera con pensiones de miseria y subsidios mínimos. Y, como decía anteriormente, nos encontramos ante un crecimiento económico que ni siquiera reparte las migajas con respecto a estos sectores, que parecen ser despreciados. A veces, la derecha identifica a los parados con vagos, con gente no preparada. Y esta situación está ocurriendo de una manera más o menos directa en los momentos actuales, señor presidente. Si se compara con el resto de Europa, sólo Grecia y Portugal tienen un salario mínimo por debajo del español. El salario mínimo de España representa el 36 por ciento del salario medio, cuando se había dicho desde el grupo de trabajo ligado a la carta social europea que el salario mínimo interprofesional debía representar el 60 por ciento del salario medio de un Estado. La ratio española es con mucho la más baja, junto a la de Grecia y Portugal.

¿Se podía hacer otra cosa incluso con rigor, desde el punto de vista de normas o estilo de trabajo anteriormente aprobado? Pues sí, señor presidente, y por eso estamos más escandalizados. El artículo 27 del Estatuto de los Trabajadores establece cuatro criterios para revisar anualmente el salario mínimo: los precios, la productividad media, la participación del trabajo en la renta nacional y la coyuntura económica. En la práctica, el Gobierno sólo ha atendido a la previsión de inflación, pero ni siquiera ha atendido, de manera rigurosa, de manera —permítame de nuevo la metáfora— piadosa, a la revisión en función del criterio de inflación. Además, el artículo 27 del Estatuto de los Trabajadores establece una revisión semestral cuando no se cumplen las previsiones de inflación. No hace falta decir que esta revisión no se cumple, no se ejecuta. Cuando en 1999, a la altura del mes de junio, ya se habían constatado las pérdidas del poder adquisitivo del salario mínimo interprofesional, éste se había actualizado para el año 1999 en el 1,8 por ciento, lo que quiere decir que ya arrojaba una pérdida próxima al punto porcentual, sin haberse producido la revisión semestral que figura en el citado artículo.

En definitiva, el salario mínimo, si se quiere hacer de una manera rigurosa, objetiva, debiera ser revisado en un 0,9 para recoger la pérdida del poder adquisitivo de 1999, del año inmediatamente pasado. Con las previsiones para el año 2000 de inflación y de productividad debería crecer otro 3 por ciento, teniendo en cuenta los porcentajes que estadísticamente se nos vienen aportando. Todo ello sin tener en cuenta otro criterio, que

también he citado anteriormente, que es la elevación que se va a producir de la participación en la renta nacional y que los sindicatos están cifrando en un 4,4 por ciento. Esto quiere decir que se ha realizado una revisión injusta, mezquina, sin tener en cuenta parámetros y normas aprobadas y sin tener en cuenta la realidad social que estamos viviendo, señor presidente. Estamos ante un salario que afecta directamente a unos 260.000 trabajadores, aunque es posible que aquí las estadísticas oficiales se queden muy cortas. Con independencia de que el salario mínimo sirve como punto de referencia para otras medidas de trascendencia presupuestaria, tenemos que repetir que las pensiones mínimas, como la pensión de subsistencia, debieran tener este punto de referencia estable del salario mínimo interprofesional, que por cierto desde 1980 no se actualiza de forma adecuada, lo que quiere decir que ha perdido doce puntos entre 1980 y 1999. Si se actualizara ese salario mínimo siguiendo este criterio, llegaría a unas 77.500 pesetas.

Esta es la situación de la política económica injusta que vivimos, con un dato muy concreto que es simbólico, el salario mínimo y su actualización. A veces, el Partido Popular se pregunta, por lo menos se lo preguntan ciertos medios de comunicación, por qué no termina de despegar en ciertos sectores muy masivos. Precisamente porque hay una ruptura interna muy fuerte en su política económica entre lo que es la macroeconomía y lo que es la economía real, la economía social, la microeconomía, la vida social y cotidianamente vivible, pues no se tiene sensibilidad suficiente para valorar ni para conocer.

Desde ese punto de vista, se lanza el discurso del España va bien, sin darse cuenta de que cada vez se agudiza más esta España tripartita, de tres tercios, en el seno de la cual un tercio apenas puede vivir. Habría sido una ocasión de oro para realizar una actualización, simbólica y política, real, adecuada; no habría costado un dinero insoportable, desde luego habría sido una cantidad superior a la que se va a aportar presupuestariamente, pero no habría supuesto ningún desfase respecto al cuadro macroeconómico. Se ha demostrado que ustedes no creen que haya que proteger socialmente. Desde el punto de vista de una política neoliberal, ustedes están apostando por castigar a los desempleados, como si no fuese culpa de la estructura sino de que son vagos o que no están preparados. Este es el mensaje que están transmitiendo. Por eso, ahora se han dado cuenta de que no basta con el España va bien y están lanzando un mensaje último, muy ideológico, de cohesión nacional, no de cohesión social. Da la impresión de que ustedes intentaran adicionar el viva España al España va bien, pero me parece que esta realidad no se cohonestaba con esa realidad social que se vive en las calles de este país, que ustedes no conocen o no quieren conocer, pero que están castigando presupuestariamente.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Alcaraz. Señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE:** Muchas gracias, señor presidente.

Voy a intervenir sobre los puntos de Trasmediterránea e Iberia. Nuestro grupo, junto con el Grupo Mixto, había pedido la comparecencia del vicepresidente económico del Gobierno y también creíamos conveniente la comparecencia del señor Piqué para explicar dos hechos relevantes. Aunque fueron debatidos en Comisión recientemente, pensamos que las explicaciones no han sido suficientes y que continúan existiendo algunas incógnitas sin desvelar.

En primer lugar, sobre Iberia, la cuestión de fondo es si el precio fijado finalmente es acorde con el valor real de la empresa. Se nos ha explicado que la propia SEPI dividía el valor de la compañía en tres partes. En primer lugar, el valor del negocio del transporte aéreo, 330.000 millones, y luego se fijaban dos cantidades, una primera valoración máxima, como recalaba el señor Ferreras, de 200.000 millones por la participación en Amadeus del 25 por ciento, y una segunda de 50.000 millones por los terrenos de La Muñoza, no útiles o no necesarios para el negocio aéreo.

En el caso de Amadeus, la explicación que se dio es que la valoración era la máxima para la negociación posterior con los posibles compradores y que el precio final se fijó en función del valor de la oferta pública de acciones —valor fijado por la propia Bolsa— el primer día de su salida a Bolsa. Pues bien, el precio en aquel momento fue de 907 pesetas por acción y, por tanto, se valoró en 141.000 millones —si no recuerdo mal—, que quedaron reducidos a 106.000 millones, descontados los impuestos.

Esta es la explicación hasta ahora recibida por todos los grupos parlamentarios, pero la realidad es que, a 30 de diciembre, el valor de la acción de Amadeus en Bolsa ha sido de 2.279 pesetas, con lo que el valor de la participación de Iberia en la compañía —de esos 17 millones de acciones— sería de 335.000 millones de pesetas. Sabiendo que el valor en Bolsa no es el valor real de una compañía, pero sí un indicador muy importante, lo cierto es que los que se quedan ahora con ese 25 por ciento de Iberia han hecho o van a hacer un negocio redondo, es decir, adquieren por 106.000 millones algo que pocos días después vale en Bolsa 330.000 millones de pesetas. Es un gran negocio; desde luego, no para Iberia ni para el Estado. Nuestra tesis es que probablemente la primera valoración que fijaba un precio máximo era más acertada que la decisión final de dejar que el precio lo fijara el comprador el primer día de salida a Bolsa, sabiendo como se sabe en este momento —y hay otros ejemplos— que el valor real de compañías de sectores de futuro tipo Terra-Internet o de otro tipo, como Amadeus —aunque también tiene un gran componente informático—, cuando se abre una OPV siempre se suele disparar. Entendemos que el Estado ha tenido una pérdida importante en el precio

fijado en este caso para las acciones de Amadeus y que el error básico, insisto, no está en un incumplimiento de contrato, sino en haber fijado el precio de referencia. También le interesaba mucho al señor Ferreras resaltar lo del precio de referencia; pero es que el precio de referencia lo fijan las partes, lo fija el vendedor o lo fija un auditor externo o un experto independiente. El propio Consejo Consultivo de Privatizaciones destaca en su escrito que las debilidades están precisamente en la falta de diversos informes, al menos de valoración externa, y no en hacer autovaloraciones por el propio vendedor. Por tanto, insistimos en que no hay una explicación razonable y que, en nuestra opinión, en el caso de Amadeus hay una pérdida importante para el Estado.

En el caso de La Muñoza, hay más incertidumbres, pero tampoco deja de ser sorprendente que los que hicieron la valoración inicial para la negociación, de 50.000 millones —también máxima, por supuesto—, estuvieran tan errados, puesto que los 50.000 millones en que se valoraron inicialmente esos terrenos han sufrido una reducción sustancial que supone aproximadamente 32.000 millones menos. No sé si los valoradores se equivocan también, pero desde luego es un error de bulto. Yo puedo entender que los precios los fija el mercado y que en estos casos puede haber fluctuaciones de 3.000/5.000 millones, pero nunca una fluctuación de 32.000 millones entre la valoración máxima inicial y el precio final fijado, aunque sea por otro nuevo valorador; a lo mejor hacía falta un tercer valorador para fijar los precios de referencia en un tema tan complejo como puede ser el de unos terrenos, y más en el entorno de Barajas, que están sujetos a si va a haber o no nuevo aeropuerto y a cuál pueda ser la evolución futura en el mercado inmobiliario si por fin se abandona Barajas dentro de 10/15 años y esos terrenos aumentan, incluso duplican, ese valor que hoy se está fijando. Desde luego, nos parecen muy llamativas esas dos diferencias fundamentales, y nos preocupa —y con esto termino con la intervención sobre Iberia— la propia evolución de la compañía. Ahí están los informes de la compañía que muestran una pérdida importante sobre el año anterior, tanto en el mercado europeo como en el mercado español, y por tanto una evolución preocupante en el negocio principal. Lo importante para nuestro país es saber si nuestros servicios funcionan bien y si en este caso una compañía aérea, hasta ahora bandera, funciona bien.

Existe otro agujero en la propia configuración de la venta, donde se fijaba un núcleo duro, teóricamente español, que hoy ya no es tan español, puesto que Logista desembarca en Iberia a través de Tabacalera y, como todo el mundo sabe, tiene capital público francés. Por tanto, se da la paradoja de que no vamos a tener ni una peseta de capital público español en Iberia y sin embargo Francia, a través de una empresa pública como Logista, asociada a Tabacalera, va a estar en el núcleo de decisión de la compañía Iberia, que se había configurado teóricamente frente a British y frente a los

americanos. Por otra parte, la asociación del BBV con los italianos introduce indirectamente la presencia italiana en el núcleo duro, que se había configurado para evitar que Iberia dejara de ser algún día compañía bandera, y se había vendido así a la opinión pública. Estas son dos reflexiones para ver qué proceso ha seguido Iberia.

En definitiva, seguimos pensando que los ministros deberían venir a dar una explicación más seria y razonable, o por lo menos a ampliar las explicaciones hasta ahora recibidas.

El caso de Trasmediterránea es mucho más sencillo.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Santiso, le rogaría que fuera un poquito más breve para que la tercera intervención de fijación de posición pueda ajustarse al tiempo, del que se ha excedido.

El señor **SANTISO DEL VALLE:** Voy a intentar ser más breve, puesto que el caso es más sencillo.

En la propia Comisión se reconocieron dos errores básicos. En primer lugar, haber elegido a la persona inadecuada para dirigir la Compañía Trasmediterránea. Cuando las cosas no van bien, después de los grandes fichajes que suelen terminar mal, es lógico que trate de buscarse acomodo político a una persona, pero quizás se hizo en un negocio que no conocía bien.

En segundo lugar, las explicaciones siguen siendo insuficientes, porque la explicación fue pérdida de confianza. La pérdida de confianza es tan amplia y tan espectacular que abarca todo. Lo cierto es que las explicaciones que la Dirección General de Patrimonio dio a los medios de comunicación no se dieron en la Comisión, y por tanto tendrá que venir el ministro a darlas. En nota escrita a los medios de comunicación se alega no solamente pérdida de confianza, sino temas que pueden suponer serias irregularidades o incluso indicios de delito, como por ejemplo otorgar una indemnización de 53 millones de pesetas a don José Antonio Fuster, a pesar de que le correspondían 3.500.000, o por ejemplo intentar aplicar compras por 74.900 millones. Por tanto, no es un tema menor. No es sólo un tema de pérdida de confianza. Si la pérdida de confianza es en qué se va a gastar uno 74.000 millones de pesetas y con quién, se trata de algo relevante, pero no se expresó en la Comisión. Pasar una factura de 2.500.000 por irse a ver la Copa del Rey en barco también es un tema relevante. No sé si el Ministerio ha tomado algún tipo de medida para pedir como mínimo la devolución del importe de dicho paseo. En sentido inverso, el cesado o dimitido ha hecho acusaciones muy graves que no sé si ustedes han llevado a los tribunales, porque ha venido a decir que se está preparando la compañía para regalársela a los amigos. Esto lo ha dicho el señor Trías de Bes, no yo. Por tanto, tampoco hubiera estado mal que el señor Trías de Bes hubiera venido aquí a explicarnos su punto de vista, puesto que al mismo tiempo se ha defendido su gestión global en la compañía, pero las explicaciones se

han dado en los medios de comunicación y no en la Cámara. Por tanto, seguimos insistiendo en la necesidad de esas dos comparecencias.

Por mi parte, nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Santiso.

Tiene la palabra el señor Navas, para fijación de posición.

El señor **NAVAS AMORES**: Sucintamente, nosotros pedimos también la comparecencia del ministro de Industria para discutir las medidas que el Gobierno piensa aplicar a este sector, que viene arrastrando durante tantos y tantos años una crisis que no termina de ver la luz.

Finalizada la aplicación del plan de competitividad se han conseguido una serie de objetivos, pero el último y más determinante, que venía a suponer que después de todas esas medidas los astilleros públicos españoles estarían en una situación de rentabilidad que garantizase su viabilidad para el futuro, no se ha conseguido. El PEC ha fracasado en el principal objetivo que debía alcanzar. Por tanto, hemos estado muy preocupados con la evolución de este sector industrial. Hemos discutido al final de la legislatura tanto la interpelación como la moción al ministro para saber cómo estaba la situación, cómo iban las discusiones y cuáles debían ser las propuestas que España debía defender ante la Unión Europea para garantizar la viabilidad de este sector industrial.

De nuevo, nos encontramos con que en el mes de diciembre hubo una negociación, un acuerdo entre el Gobierno y los sindicatos que entendemos que hay que discutir también en sede parlamentaria con el ministro y, sobre todo, lo que va a ser el segundo asalto que va a suponer la negociación en profundidad de los contenidos específicos que se van a aplicar para que haya un plan industrial que dé garantía de futuro a todos los astilleros públicos españoles.

En el acuerdo con los sindicatos se habló de una opción, prácticamente única, exclusiva, como plan industrial con los astilleros: el hecho de que se fusione con Bazán. Es una opción que hasta ahora no se había barajado. Se sustenta en el informe McKinsey, del que no disponen todavía ni los sindicatos ni este grupo parlamentario, aunque va a ser una de las herramientas fundamentales para la negociación que ahora en enero se debe abrir para ver cuál va a ser el proyecto industrial que se va a aplicar a nuestros astilleros. Por ello es necesaria la presencia del ministro de Industria para profundizar sobre estas cuestiones, que son vitales para conocer qué medidas vamos a aplicar a los astilleros.

Hay una serie de compromisos que ha adquirido la SEPI sobre los que queremos que el ministro nos explique cómo se va a garantizar su cumplimiento, desde el mantenimiento de los centros actuales y de las plantillas a cómo se va a activar a corto plazo la acción comercial para conseguir un aumento sustancial en la

cartera de pedidos y que a muy corto plazo se concreta en el contrato de los gaseros para Repsol.

Según dice el Gobierno, se van a ampliar las ayudas a la contratación y se va a financiar un plan tecnológico. Son un conjunto de medidas suficientemente amplias y ambiciosas para que este Parlamento no esté de espaldas a ello y nuestro grupo parlamentario, siguiendo con preocupación, como lo han hecho los sindicatos y los trabajadores, la evolución del sector de los astilleros, cree justificado el hecho de que se tenga que realizar una sesión especial para hablar de estas cuestiones y, sobre todo, en el ámbito de la Unión Europea.

En febrero se van a reunir de nuevo los ministros de Industria para analizar cómo evoluciona el sector, cuáles son los resultados que se están consiguiendo con el enviado especial que los ministros decidieron enviar a Corea para normalizar las reglas que van a regir el mercado internacional en el aspecto de la construcción de buques.

Tenemos que seguir defendiendo las ayudas desde el ámbito comunitario. No podemos nacionalizar lo que son políticas comunitarias, no podemos nacionalizar las ayudas y los gastos que puede ocasionar el mantenimiento de este sector y, por tanto, vemos con preocupación este presente —las cifras cantan solas—, como las medidas que ha habido que tomar para que al cierre del ejercicio 1999 los astilleros no estuviesen en bancarrota y los acuerdos de muy última hora que han sido alcanzados. De otra manera, nos encontraríamos en este momento con una situación insostenible en los astilleros públicos. Además, nos encontramos con una regulación de empleo que afecta al conjunto de los ocho astilleros públicos y que viene a suponer prácticamente 1.700 empleos al mes desde febrero hasta junio. Es una situación preocupante que existan unas negociaciones pendientes con tan hondo calado y es necesario que el ministro comparezca. Asimismo, en el ámbito de la Unión Europea la seguridad en el tráfico marítimo es fundamental y ahora tenemos alguna muestra que nos tendría que hacer recapacitar sobre la necesidad de que desde el ámbito Europeo se exijan medidas de seguridad, la revisión de la flota, la exigencia del doble casco, el envejecimiento de los mercantes, etcétera.

Paso al último punto —le agradezco su benevolencia, señor presidente— sobre el acuerdo de pesca con Marruecos que expiró el 30 de noviembre. Unos 415 barcos están amarrados y unos 4.400 tripulantes han perdido su empleo y han regresado a puerto sin saber cuándo van a poder reiniciar su actividad y en qué condiciones. Estos barcos pertenecen fundamentalmente a Galicia, Canarias y Andalucía y en menor medida a Valencia y al País Vasco, regiones en las que la pesca es un motor de gran relevancia estratégica en el ámbito de la política alimentaria y por el número de empleos. No olvidemos que el amarre de la flota afecta a otros 4.000 puestos de trabajo en tierra, sin contar con los puestos indirectos, aproximadamente otros 30.000, todo

ello en zonas muy golpeadas por el paro y que han visto descender el número de barcos a 415, frente a los 600 que lo hacían hace cuatro años y a los 900 de los años ochenta.

Si los grandes barcos congeladores tienen más posibilidades de desplazarse a otros caladeros, la mayoría son barcos de porte medio, tanto canarios como andaluces, para los cuales estas aguas constituyen casi la única salida para faenar. Esta situación es sobradamente conocida por el Gobierno de Rabat, que ha hecho de esta dependencia su principal baza en la negociación.

En la última década, Marruecos ha mantenido una posición continuada de endurecer el acuerdo de pesca, aumentando el coste, limitando el tonelaje de registro bruto, reduciendo el número de barcos y de tripulantes, imponiendo más vedas con la justificación de salvaguardar un caladero que luego esquilman barcos de otros países y la propia flota artesanal marroquí. Ahora las autoridades de Rabat, según sus propias declaraciones, quieren modificar completamente la filosofía del nuevo compromiso.

Marruecos pretende no solamente más dinero sino, sobre todo, conseguir que la pesca, con todo su valor añadido, se quede en tierra firme de ese país y que las capturas se hagan fundamentalmente a través de empresas mixtas para las descargas y la posterior transformación en empresas marroquíes. De otra parte, Rabat pretende aprovechar las negociaciones del acuerdo pesquero con la Unión Europea para aumentar sus exportaciones agrícolas, especialmente tomates y cítricos, lo que para más inri perjudicaría a las mismas regiones interesadas por el acuerdo pesquero, como puedan ser Andalucía y Canarias.

Mi grupo parlamentario reitera su oposición frontal a que se mezclen panes y peces. No vamos a aceptar que Marruecos imponga condiciones en el sector agrario bajo la presión del acuerdo de pesca y en detrimento de las producciones españolas y comunitarias, y tampoco vamos a consentir que la Unión Europea sacrifique la pesca y el campo español como moneda de cambio para mejorar sus posiciones en otros sectores, como pueden ser la construcción, la automoción y las comunicaciones.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Navas, ha de ir concluyendo, por favor.

El señor **NAVAS AMORES:** Termino ya, señor presidente.

No es admisible que las frutas y hortalizas paguen la factura de la política exterior de la Unión Europea. Si Marruecos desea mejorar sus posiciones en otros capítulos, que los negocie en otro marco, es decir, en el marco de un nuevo acuerdo de asociación con la Unión Europea.

Hay unas referencias obligadas que tienen relación con el convenio de pesca, que son las ayudas directas a los armadores, la materia social que está lógicamente ligada a los trabajadores que van a estar en este sector,

las empresas mixtas, la transparencia que tiene que haber en la gestión de todo este convenio, un montón de interrogantes que son para nuestro grupo parlamentario motivo más que suficiente y justificado para que el ministro de Agricultura y Pesca tenga que comparecer ante esta Comisión para hablar, para discutir, para conocer cuáles son los argumentos que España va a defender para conseguir un buen acuerdo de pesca con Marruecos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Navas.

Pasamos a las iniciativas y posterior fijación de posición que sostiene el Grupo Socialista, en cuyo nombre intervendrán en el primer punto el señor Caldera, luego el portavoz don Luis Martínez Noval y, finalmente, para la fijación de posición, el señor Perales.

Tiene en primer lugar la palabra el señor Caldera Sánchez-Capitán.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN:** Gracias, señor Presidente.

Solicitamos que la Diputación Permanente convoque la Comisión de Economía para que comparezca el señor Rato a fin de que nos explique la situación de la Compañía Transmediterránea. ¿Por qué? El Gobierno el otro día nos envió al señor subsecretario del Ministerio para hablar de esta compañía, y dio plenamente la razón a mi grupo, a Izquierda Unida y al resto de los grupos que solicitábamos la presencia del señor Rato.

El subsecretario, señor presidente, no aclaró nada acerca de la situación de la compañía, pero sí fue un libro abierto en relación al valor que concede el Partido Popular a este Parlamento. Lo digo porque el subsecretario se permitió afirmar en sede parlamentaria que esta Cámara no puede analizar la gestión de esta naviera de titularidad pública. Así, lisa y llanamente. La Cámara no puede analizar la gestión, ni siquiera política, de los responsables de esta compañía.

Ya sabíamos que ustedes se niegan a que venga Villalonga, a pesar de que esa compañía presta servicios de carácter esencial, en régimen de monopolio, con precios autorizados, pero Trasméditerránea es una empresa pública —el 95 por ciento es de titularidad de Patrimonio del Estado— y demostró un grave desconocimiento. Es normal porque el subsecretario, más bien, si me permiten coloquialmente, es el jefe de personal del Ministerio. Es lógico que el subsecretario no entienda de lo que ocurre en la Compañía Trasméditerránea. Hubo un grave desconocimiento de la evolución y gestión de la compañía. Ahora bien, ¿por qué se le envió? Es evidente que para proteger al señor Rato. Eso sí, se mostró bastante hábil en esa técnica, en ese arte del discurso-insulto que la factoría MAR —que ahora parece que también va a asesorar al Partido Popular en la campaña electoral— tiene acreditado. Lo digo porque, incluso, se permitió el lujo el señor subsecretario de llamar tontos útiles a algunos parlamentarios que intervinieron en aquella sesión. Tontos útiles, eso fue lo que

dijo el señor subsecretario, y algunas otras perlas que omito por respeto a ustedes.

A mí me gusta bastante fijarme en el programa electoral de cada fuerza política. El programa electoral del Partido Popular del año 1996, cuando hablaba de las empresas públicas, decía: El futuro de la empresa pública requiere un marco de renovación que atienda a los siguientes aspectos: los criterios de la selección de directivos y miembros de los consejos de administración en los que deberá primar la profesionalidad. Y se nombró al señor Trías de Bes que, como quedó acreditado en la Comisión, no sabía nada de barcos. Seguro que alguna vez había montado en un barco; pero saber, saber de barcos y de la situación de la Compañía Trasmediterránea, señorías, poco. Ahora bien, el responsable de ese hecho es el Gobierno y el máximo responsable —valga la redundancia— del ámbito económico es el señor Rato. Y sólo ese hecho, el nombramiento del señor Trías de Bes, merece una explicación en este Parlamento, por supuesto, acompañada de las oportunas responsabilidades que cree mi grupo que son importantes.

Si a este hecho le unimos el modo en que se ha marchado el señor Trías de Bes —que no le han cesado, como dijo el subsecretario, se ha marchado, ha dimitido él—, la explicación sobre lo ocurrido se convierte ya en una necesidad perentoria. El señor Trías de Bes presentó su dimisión y la causa esgrimida es el linchamiento moral —dijo— iniciado contra su persona, dirigido por el ministro de Economía, Rodrigo Rato. También dijo: cuando la compañía estaba hundida nadie quiso saber nada. Ahora que tiene resultados positivos todos desean meter mano, y vaya si la han metido. Nosotros queremos saber si han metido mano en la compañía. El ministro le pidió que convocara un consejo de administración para que le destituyeran. Me negué a ello en una conversación muy dura por la prepotente soberbia del ministro. El señor Trías de Bes cree que se le ataca —y esto es lo más importante, señorías— porque es un estorbo a determinadas operaciones porque se quiere despatrimonializar la compañía cara a la privatización y se quiere hacer algún favor a alguien en que yo no pueda interferir.

Después de dicho esto, señorías, uno piensa: ¿Cómo no toma medidas el Gobierno? ¿Cómo no adopta drásticas medidas? ¿Han tomado alguna? No. Y ante ello el subsecretario, supongo que en este caso como heraldo del señor Rato, se permitió afirmar que esto es normal y que se enmarca en la habitual rotación de cargos públicos. Señorías, por favor, díganme un solo caso parecido a éste. ¿Se imaginan ustedes, si esto ocurre con otro Gobierno, la que hubieran organizado los *boonligans* del PP, algunos de ellos aquí presentes? ¿Se imaginan ustedes, si se marcha el presidente de una compañía pública haciendo estas gravísimas acusaciones, qué hubiera ocurrido en las bancadas del Partido Popular? **(Rumores.)** Aquí simplemente pedimos que el máximo responsable, que es el señor Rato, venga a dar

explicaciones de la situación de la compañía, porque algún fundamento tienen sus acusaciones.

La venta de un barco de esa compañía, el Ciudad de Zaragoza, se ha hecho a la naviera Pitra, propiedad del señor Matutes. Con independencia del valor del mismo, mi grupo afirma que se ha hecho por debajo del coste, incluso de reparación del mismo, y que entraña un trato de favor al señor Matutes, pero no discutamos ese extremo. Por cierto, el Gobierno no da ni un sólo documento que acredite el valor que dice que se ha pagado por ese barco, pero vamos a dejarlo a un lado. Con independencia, incluso, del deber legal de inhibición, fíjense ustedes qué circunstancia se da. El señor Rato vende al señor Matutes, sentado a su lado en el Consejo de Ministro, un barco. Simplemente esto, desde el punto de vista ético, creo que es inaceptable. Y no sólo no actúan ustedes, sino que no le permiten al señor Trías de Bes, que lo ha pedido y también lo ha pedido mi grupo, que venga al Congreso a explicarse. ¿Por qué? Supongo que algún fundamento tendrán, señorías, sus acusaciones. El otro día la respuesta del Gobierno fue un trío de ases: primero, la compañía navega, eso nos dijo el señor subsecretario, y comentábamos algunos compañeros del Grupo Socialista que también navegan los submarinos, pero hay que ver cómo navega la compañía. Segundo, el señor Trías fue cesado, y esto es muy importante, al perder la confianza política. ¿No habíamos quedado en que, según su programa electoral, los criterios para dirigir una compañía son profesionales? En todo caso, perdió la confianza política, ¿por qué? Eso necesitan saberlo los ciudadanos, como antes le preguntaba el señor Santiso. ¿En razón de qué ha perdido la confianza política? Ni una palabra. Y, tercero, la compañía no se privatizará en esta legislatura, y este, señorías, no es el problema, porque, por cierto, sería la única empresa que ustedes dejaran sin vender, Piqué *dixit*, eso ha dicho Piqué, que todo se va a vender. El problema está en la situación de la empresa para cuando llegue el momento de venderla, y de esto es de lo que hay que dar cuenta al máximo nivel. ¿O es que, señoras y señores del PP, no fue el señor Rato, el vicepresidente económico del Gobierno, quien, a través del señor Fernández Norniella, su brazo ejecutor para diversos menesteres, como todos sabemos, nombró al director general, señor Fernández Villamandos, que despojó de sus atribuciones al señor Trías de Bes? Por cierto, el señor Villamandos procede de una empresa que se llama Asea-Brown Boveri, también procede de ella el señor Irala, presidente de Iberia, el señor Mullor, director general de Iberia, el presidente de Aldeasa. ¿No les parece a ustedes mucho Asea-Brown Boveri? Me parece mucho, y quizá si comparece el ministro de Economía, señor Rato, podremos hablar más en extenso de esta situación y de los movimientos previos a la privatización de la Compañía Trasmediterránea.

Si ustedes de verdad quieren despejar incógnitas les invito a que acepten nuestra petición y la de Izquierda Unida y el Grupo Mixto para que comparezca el señor

Rato. Es muy necesaria esta comparecencia. En dos palabras, señorías, ¿cómo está la compañía? Aquí se nos tiene que explicar por qué en dos ocasiones, fíjense ustedes —no recuerdo que haya ocurrido jamás en la historia democrática española—, se modifican los estatutos de la Compañía Trasmediterránea con una sola finalidad: despojar de competencias al presidente ejecutivo, señor Trías de Bes, en lugar de cesarle, que sería lo razonable. Si no tienen confianza política en él, hace ya varios años que parece que dejaron de tenerla, lo cesan. Se nos deben explicar a fondo las características de esa venta de la Ciudad de Zaragoza al señor Matutes; el plan estratégico de la empresa aprobado en el año 1997, y aquí no ha habido ni un solo debate; el PP dice que no lo hemos pedido; hemos pedido muchos debates, señor Aguirre, infinidad de preguntas, de peticiones; los detalles del contrato de arrendamiento de la nueva sede en la que se ubican los servicios centrales de la compañía, porque decir, como hizo el señor subsecretario, que efectivamente se pudo hacer mejor esa operación es cuando menos increíble. ¿Cómo que se pudo hacer mejor? Si ha habido pérdida de interés para la empresa y ha habido una mala posición en ese arrendamiento, habrá que pedir responsabilidades. Fíjense ustedes: el inmueble costaba 1.500 millones de pesetas, Trasmediterránea renunció a su compra y, sin embargo, lo alquiló por diez años abonando esa cantidad, 100 millones menos, 1.400 millones de pesetas. Díganme ustedes qué inmueble en Madrid, señoría, se amortiza en diez años, porque seguro que hacemos entre todos una sociedad y nos ponemos a comprar inmuebles con esta garantía de amortización. Pues no se piden responsabilidades al presidente de la empresa o a quienes fueron los responsables de esta operación. Plan de flota; márgenes brutos operativos y resultados de explotación de los últimos ejercicios; razones de la presencia de la compañía en el accionariado de la sociedad World Trade Center en Barcelona, con una inversión superior a 1.800 millones de pesetas, a nuestro juicio innecesaria, como consecuencia de la reciente construcción de una terminal de pasaje propia; cuantía de la deuda circulante de la compañía; política de embarcaciones de alta velocidad; futuro de las subflotas; pérdidas en el número de pasajeros habidos en las diferentes rutas y justificación de los contenidos de diversas propuestas económicas de cara a la extinción del contrato programa. Todo ello para demostrar que no se está, según ustedes, despatrimonializando, perdiendo valor la compañía para entregársela a los amigos. Como de este análisis y del que hicimos en Comisión se demuestra —creo— que es verdad que se está perdiendo aceleradamente valor en la compañía, seguramente con una determinada finalidad, queremos que comparezca el responsable, que es el señor Rato, para que nos explique sus razones.

Acabo. No se discute la privatización, en absoluto, sino los medios, fines, procedimientos e intereses que se mueven detrás. Que se pueda vender una empresa pública es, incluso en este caso, razonable, lo que se

discute es lo que hay detrás. Última pregunta, señor Aguirre, y trasládesela al señor Rato porque sé que no va a venir, porque ustedes se opondrán. ¿No será que lo ocurrido verdaderamente (cuando ustedes presumen de que no se ha privatizado la empresa, y visto el furor vendedor que han tenido en esta legislatura) es que no han podido ponerse de acuerdo en qué amiguetes se quedarían con la compañía, a la vista de estas discrepancias entre el señor Trías de Bes y el Ministerio de Economía? Esto es muy fácil de dilucidar. Que venga el señor Rato, que venga el señor Trías de Bes y podremos discutir con ellos, representando el interés de los ciudadanos, qué es lo que ha ocurrido en esta compañía. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Caldera. Señor Martínez Noval.

El señor **MARTÍNEZ NOVAL**: Gracias, señor presidente. Quiero ocuparme de nuestra pretensión relativa a la comparecencia del señor ministro de Industria y Energía a efectos de explicar y dar a conocer algunos aspectos, todavía desconocidos, en relación con la privatización llevada a cabo en Iberia.

El Gobierno del Partido Popular viene sosteniendo a lo largo de la legislatura que el proceso de privatizaciones se ha ajustado a tres principios elementales en cualquier operación de esa naturaleza: publicidad, transparencia y concurrencia. Pues bien, yo me quiero centrar exclusivamente en uno, en el principio de la transparencia.

Ustedes vienen haciendo también en esta Cámara un discurso (de acompañamiento al del Gobierno a lo largo de esta legislatura) en el que sostienen, una y otra vez, que ese proceso de privatización de empresas públicas ha sido un proceso plenamente transparente. A este respecto, puedo aducir una experiencia personal de esta legislatura. Hace años, pero de esta VI Legislatura, solicité por la vía del artículo 7 del Reglamento de la Cámara el envío de aquellos documentos, estudios o trabajos en los cuales dos bancos de inversión habían establecido el valor que en el mercado tenía el 27,3 por ciento de Telefónica Internacional (hablar hoy de Telefónica tiene algún sentido). Lo solicité porque había otros bancos de inversión que sostenían que el precio era muy superior a los 127.000 millones de pesetas por los cuales el Estado vendió su participación a Telefónica. No tuve ninguna respuesta. Pedí amparo al presidente del Congreso. Su amparo no sirvió para que yo recibiera esos documentos. Díganme ustedes: ¿tiene algún sentido que un grupo parlamentario de 141 diputados no pueda tener acceso, por más que pida amparos, por más que insista, a lo fundamental de un proceso de venta de participaciones, que es cómo se establece y con qué criterios se determinan los precios de los activos? El resto, teniendo importancia, tiene menos interés que conocer la base sobre la que se asientan los precios a los cuales se enajenan unos acti-

vos que son patrimonio de todos los españoles. Ha sido imposible, señorías.

En el caso de Iberia estamos otra vez en lo mismo. Primera cuestión: en relación con la falta de transparencia de esta privatización, no hemos recibido el dictamen del Consejo Consultivo de las Privatizaciones. Circula por ahí, por la realidad española, pero no precisamente porque el Consejo Consultivo haya enviado al Congreso de los Diputados el contenido de ese dictamen; no lo ha hecho. Hemos manejado y barajado argumentos que se contienen en el informe, pero no porque lo hayamos recibido por la vía del Registro del Congreso de los Diputados. Consecuencia de ello, resulta extraordinariamente sorprendente que la persona que comparece en nombre del Estado, en este caso el presidente de la SEPI, para explicar los detalles de la privatización, cuando se le pregunta por el informe del Consejo Consultivo responde que él no tiene autoridad ni competencias para hablar de ese informe, que es el Consejo de Ministros, el ministro, que es el destinatario, quien debe opinar sobre su contenido, pero no él, que es sencillamente el presidente del holding o del fondo de participaciones que enajena y vende. Curioso argumento, curioso parapeto tras el que se escondió el señor Ferreras. Entonces, si sólo el ministro puede opinar sobre el contenido de ese dictamen, hay una razón elemental, que yo creo que ustedes aceptarán, y que conduce sencillamente a que comparezca el señor Piqué en esta Cámara para dar su opinión sobre el contenido de ese dictamen.

En segundo lugar, ahora sabemos que hay dos bancos de inversión, el Merrill Lynch y el Bankers Trust, que han hecho una valoración de la compañía; y precisamente el dictamen del Consejo Consultivo —fíjense, el Consejo Consultivo lo preside un diputado del Partido Popular— deja bien claro que es un poco extraño que los bancos que colocan las participaciones, en este caso estos dos, Merrill Lynch y Bankers Trust, sean a la vez los que hacen la valoración, y es el propio Consejo Consultivo el que resalta este hecho, llama la atención sobre el mismo y dice que esos dos bancos, como cobran comisiones por el éxito de la operación, tenderán inevitablemente a valorar a la baja a la compañía Iberia para que sea más fácilmente colocable en el mercado, que es por lo que a ellos les va a retribuir la SEPI, por esa vía denominada la comisión de éxito de la operación.

Luego estamos una vez más, señor presidente, señorías, ante un caso en el que, no haciéndonos ya ninguna ilusión, podemos dar por hecho que no tendremos acceso a los documentos, a los trabajos, a los estudios que llevaron a estos dos bancos de inversiones a dar un determinado valor a la compañía Iberia.

En tercer lugar, hay un hecho que, de todos modos y al margen de todo lo anterior, justifica plenamente la presencia del señor Piqué en este Congreso de los Diputados. Nosotros no podemos admitir que el portavoz del Gobierno, a la salida de los consejos de ministros, viernes tras viernes, haga afirmaciones sobre com-

portamientos de gobiernos anteriores no estando dispuesto a su vez a comparecer en esta Cámara si se le llama para que lo explique y para que lo discuta. Porque en otro caso, señorías, ese es un ejercicio semanal, periódico y permanente, de cobardía política del señor Piqué. **(Rumores.)** Así es muy sencillo, así cualquiera hace esas declaraciones. Cuando se hace una declaración de esa naturaleza, siendo, como él es, portavoz del Gobierno, hay que estar dispuesto a venir a esta Cámara a sostener esas afirmaciones y a someterse al contraste con los grupos de la oposición en relación con las afirmaciones que él hace. Si no, señorías, tenemos que concluir que el señor Piqué habla gratis, se esconde tras su condición de portavoz y se prevale de la capacidad de convocatoria de un portavoz del Gobierno los viernes por la mañana a los medios de comunicación para utilizarlo como tribuna contra los grupos de la oposición y contra gobiernos anteriores de este país. **(Rumores.)** Ese sería un comportamiento lógico y razonable, señorías.

Pero si además se miente, los hechos adquieren mayor tono de gravedad. Porque el señor Piqué, en un contexto medidamente teatral, vino a sostener en aquella rueda de prensa que el último presidente de la compañía Iberia nombrado por un Gobierno socialista había ido a su despacho en la segunda mitad del año 1996 a decirle que esa compañía habría que venderla por el precio de... Recuerden que el señor Piqué estuvo callado un rato y dijo: una peseta. Bueno, pues es falso; es mentira, no se corresponde con la realidad. Señorías, ¿qué persona, presidente o no de la compañía Iberia, va a decir eso a nadie si en el año 1996 la compañía Iberia tenía 89.415 millones de fondos propios? Estoy leyendo la memoria de la compañía. Cualquiera que conozca e interprete balances sabe perfectamente que una compañía que tiene 89.000 millones de fondos propios no se vende precisamente por una peseta. Cualquiera que lea balances con cierta pericia sabe que una compañía que tiene 2.948 millones de beneficios no se vende por una peseta en el año 1996. Y así sucesivamente, señorías.

Es verdad que la compañía venía de momentos muy difíciles en los años 1993, 1994 y 1995. Veníamos de años en los cuales todas las compañías europeas y americanas, como consecuencia de la política que se llamó de cielos abiertos, de liberalización del sector, entraron en un proceso de pérdidas del que tardaron unos años en recuperarse. Pero el 8 de octubre de 1997, señorías, comparece el presidente de Iberia que ustedes nombraron, el señor Irala, y dice aquí cosas tan importantes como esta: Recordando los puntos más importantes de este plan para los años 1995 y 1996, se incluyó una ampliación de capital de 87.000 millones, de los cuales 50.000 se dedicaron a reducir deuda y 37.000 a reducir costes, básicamente salariales; reducción de costes salariales en un 8,5 por ciento, reducción de plantillas en 3.500 trabajadores y una reducción de costes generales de 24.000 millones de pesetas. En un alarde de objetividad que hay que agradecerle y

que es loable en el señor Irala, deja bien claro en esa comparecencia que, de no haberse tomado las decisiones que se tomaron en el año 1995, la compañía no estaría hoy en las circunstancias en las que se encuentra. Circunstancias que, por cierto, se deben al afortunado y para todos feliz proceso de crecimiento del tráfico aéreo en particular; señorías, tienen que aceptar que es un proceso de saneamiento de la compañía consecuencia del fuerte incremento del transporte turístico que tiene lugar en los años 1997 y 1998, por ejemplo, como consecuencia de los conflictos armados que se producen en Europa y que desvían afortunadamente hacia nuestro país buena parte del negocio turístico.

Dicho esto, quiero decir una cosa más. No es que yo quiera atribuir al último Gobierno socialista el mérito de haber conseguido de la Unión Europea el visto bueno para el aumento de capital en 107.000 millones de pesetas, no. ¿Saben ustedes quiénes son los verdaderos artífices y sobre cuyas espaldas hay que cargar los buenos momentos que pueda vivir ahora la compañía? Pues, sencillamente, los trabajadores de la compañía, porque el plan de viabilidad que aquí, en este «Diario de Sesiones», alaba —y hay que ver en qué términos, les recomiendo su lectura— el presidente de la compañía, señor Irala, ha formado pieza fundamental del mismo: El comportamiento de los trabajadores y las renuncias de los trabajadores en sus salarios personales. Esto unido a los esfuerzos que desde el último Gobierno socialista se hicieron para ampliar capital, para sanear financieramente la compañía, etcétera, explica los resultados de hoy. Por tanto, señorías, todo este pasado reciente exigía un comportamiento mucho más objetivo del portavoz del Gobierno, ministro de Industria y último responsable de la compañía.

Señorías, nosotros venimos sosteniendo desde hace tiempo que lo que diga el señor Piqué —antes me refería al modo en el que aprovecha sus comparecencias al término de los consejos de ministros— para nosotros no tiene ningún crédito, y añado más: lo que diga el presidente de la SEPI tampoco tiene para nosotros ningún crédito, señorías, porque uno y otro, siendo responsables públicos, uno de un fondo de participaciones estatales y otro portavoz del Gobierno y ministro de Industria, los dos a un tiempo se comportan con la Hacienda pública española de modo ilegal e irregular. Adquieren viviendas por procedimientos que no son los habituales en los millones de españoles que compran viviendas por el procedimiento por el que todos las compramos, una hipoteca bancaria. No, no. **(Rumores.)** Esta pareja las adquiere de otro modo. **(La señora Cunillera i Mestres: Serán de buena familia.)** Utilizan el procedimiento no reconocido en la legislación española, explícitamente prohibido en la disposición adicional séptima de la Ley de Intervención y disciplina del mercado de entidades de crédito; utilizan procedimientos que no son posibles ni están al alcance del resto de los españoles. ¿Qué crédito les podemos dar a estas personas en un ámbito público? Ninguno.

Por ello, señorías, nosotros creemos tener todos los argumentos para insistir en la solicitud de la presencia del señor Piqué en este Parlamento, en este Congreso de los Diputados. No nos basta el señor Ferreras; queremos, señorías, conocer el contenido de los documentos que han valorado ese precio de Iberia, que se ha vendido a determinados compradores, por cierto, que siempre son los mismos. Esta mañana muchos españoles habrán escuchado que el señor ministro de Fomento quiere privatizar el Aeropuerto de Barajas. No sé si lo privatizará o no lo privatizará, lo más probable es que no lo privatice. Lo que han pensado nada más enfrentarse a la noticia muchos españoles y yo mismo es que las condiciones en que se hará no las sabemos, pero lo que seguramente sabemos es quiénes son los destinatarios de la privatización del Aeropuerto de Barajas. Si hiciéramos un catálogo, nos equivocaríamos en muy pocas cosas.

En definitiva, señorías, nosotros creemos estar suficientemente pertrechados de argumentos para solicitar del señor Piqué que, si está tan seguro de lo que dice, venga a defenderlo, a contrastarlo con este grupo parlamentario en los próximos días en esta Cámara. Es el procedimiento normal y habitual en una democracia. Gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Martínez Noval.

Tiene la palabra el señor Perales.

El señor **PERALES PIZARRO:** Muchas gracias, señor presidente. Voy a fijar la posición del Grupo Socialista en relación con la comparecencia sobre astilleros, salario mínimo y pesca y quiero decir que apoyaremos a los grupos que han pedido las comparecencias. Además, queremos decir sobre el salario mínimo que creemos que el Gobierno tiene la responsabilidad y la obligación de corregir lo que ha sido una injusticia por la decisión que ha adoptado. Ya han dicho algunos portavoces que la revalorización del salario mínimo se hace en función del incremento de precios, de la aportación del trabajo a la renta nacional y del conjunto de la economía en general, y no cabe ninguna duda de que, desde el punto de vista del Gobierno, España hoy es el país de la abundancia, que España es un país donde no hay ninguna razón para no incrementar el salario mínimo interprofesional. Hay que recordar que entre 1987 y 1990 el salario mínimo interprofesional creció en España en un 30,15 por ciento. Por cierto, en las propias referencias del Gobierno, el Gobierno de ahora dice que el salario mínimo interprofesional creció el 7,1 por ciento; fue el 11,9 por ciento. Se les olvida que, en ese año, las dos pagas extraordinarias de 21 días se convirtieron en dos pagas de 30 días. Si lo corrigen, estarán más de acuerdo con la historia y con la verdad. Por tanto, es posible incrementar el salario mínimo. Mañana vamos a conocer la inflación; la de noviembre fue el 2,7. Desde luego lo que parece claro en este momento es que hay una pérdida sustancial de capacidad adqui-

sitiva para los trabajadores; una pérdida de siete, de nueve décimas o de un punto. Pero parece que esto no tiene ninguna importancia para el Gobierno.

Hay que decir también que el salario mínimo interprofesional es un índice de referencia para el subsidio de desempleo y, por tanto, creemos que lo razonable es que se compense la pérdida del poder adquisitivo. Hay que decir aquí —y esto sí tiene bastante significación— que sabemos que el propio ministro de Trabajo ha pedido al Ministerio de Hacienda una recuperación de siete a nueve décimas para el salario mínimo interprofesional, cosa que ha sido rechazada por el Ministerio de Hacienda, no sabemos por qué y, por tanto, vamos a apoyar la petición de que comparezca el ministro de Trabajo, pero también nos gustaría que compareciera el ministro de Hacienda para que explicara por qué rechaza la petición del ministro de Trabajo de que se atienda a la recuperación del poder adquisitivo. El ministro de Trabajo no ha tenido suerte en esta petición; tampoco parece que tuvo suerte con la Ley de Extranjería y tampoco han tenido suerte un excelso diputado de esta Cámara, el señor Jordano, ni la secretaria general de Asuntos Sociales, señora Gómez. Los tres altos cargos parece que han estado tocados por una maldición y ninguno de los tres va a tener la fortuna de comprobar la aplicación de la ley en el futuro. Pues bien; el ministro de Trabajo tampoco tuvo suerte cuando ha pedido, y ha sido rechazada por el ministro de Hacienda, una revalorización, quizá pensando que el Gobierno sí correspondería con hechos a sus palabras y que se comportaría como un Gobierno de progreso, como les gusta decir a algunos, como un Gobierno centrista, como un Gobierno que atiende los intereses de la mayoría. Por tanto, apoyamos la petición de comparecencia del Gobierno para que explique su negativa a acceder a la revalorización que hemos pedido.

Sobre astilleros quiero decir que el Gobierno y todo el sector han llegado a la conclusión de que se encuentran en una situación difícil, que hay problemas de carácter estructural, que hay una competencia de países asiáticos, especialmente Corea, y lo que el Gobierno ha hecho hasta ahora ha sido tomar dos medidas. Una, paliativa, de carácter administrativo, que sólo va a cubrir el período que falta hasta las elecciones, hasta marzo, y que consiste en evitar la quiebra de los astilleros, comprando por la SEPI —como se ha explicado por otros intervinientes— algunas factorías de astilleros. Es decir, una medida administrativa para evitar la quiebra y paliar el desastre en el que se ha sumido todo el sector naval; una medida que sólo aplaza la muerte lenta a la que el Gobierno va a someter al sector naval. Otra medida que ha tomado el Gobierno, esta más inteligente, ha sido aplicar la memoria selectiva al problema de los astilleros. El Gobierno del Partido Popular aplica a todo la memoria selectiva. Cada acontecimiento lo explica en función de sus intereses y de lo que conviene decir en cada momento. El Gobierno siempre aplica la memoria de los vencedores, siempre hace, de

cada acontecimiento, la lectura que le conviene. En el caso del sector naval, este Gobierno, antes partido de la oposición, llegó a la conclusión de que la crisis anterior del sector naval era sólo culpa del Gobierno socialista y no existían razones estructurales ni mucho menos competencia internacional. No había ni problemas estructurales ni competencia. Sólo había un Gobierno socialista cuya maldad e incapacidad eran las que conducían a Astilleros a una situación de conflicto. Hoy, la memoria selectiva del Gobierno explica que los problemas del sector naval no tienen nada que ver con ninguna razón que indique la capacidad o incapacidad del Gobierno. Sólo hay un culpable, que es Corea. Antes, el culpable de la crisis del sector naval era, como no podía ser de otra manera, el Gobierno socialista, y no era verdad que hubiera razones estructurales ni competencia ni nada que se le pareciera. Hoy sí hay un culpable, que es además asiático y se llama Corea. Por tanto, el Gobierno hace en este, como en otros casos, una lectura absolutamente falsa, una lectura de vencedores de la historia, pero, naturalmente, los demás ya tienen acceso hasta por Internet a otras informaciones. Hoy hay un severo problema en el sector naval, mucho peor que el que había hace cuatro años, porque el tiempo ha corrido en contra de una serie de medidas que permitían a los astilleros competir eficazmente con los astilleros asiáticos y de otros lugares del mundo, y hoy eso no existe ya. Ustedes hacen siempre la misma lectura y tienen la suerte en este conflicto de tener enfrente a un partido como el socialista. No ha habido ningún dirigente del Partido Socialista que haya encabezado ninguna manifestación de protesta contra el Gobierno; no ha habido ningún dirigente socialista que haya encabezado ninguna manifestación violenta en contra del Gobierno del Partido Popular. No tuvimos esa suerte en el Partido Socialista. El Gobierno socialista no disfrutó de esa suerte, sino todo lo contrario: soportamos una oposición absolutamente radical, desproporcionada e incomprensible en un partido como el Popular cuando gobernábamos. Hubo dirigentes del Partido Popular que encabezaron con orgullo, dicen, manifestaciones que terminaron en violencia en Andalucía y en otros lugares de España. Ustedes tienen una interpretación que les favorece, que es la interpretación de los vencedores.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Perales, ha de ir concluyendo o sintetizando su intervención.

El señor **PERALES PIZARRO**: Lo voy a hacer, señor presidente.

Tienen una memoria de vencedores para interpretar cada acontecimiento, tienen a un responsable que es Corea y tienen a un Partido Socialista al que no se le ha pasado por la imaginación encabezar manifestaciones violentas contra el Gobierno del Partido Popular. Ustedes no han sido capaces de administrar el sector naval y lo que han hecho ha sido acudir a la Unión Europea, a los ministros de Industria y, con timidez, con mucha

timidez, acudir ante organismos internacionales para exigir al Gobierno de Corea que no aplique medidas desleales de competencia. Lo que nosotros queremos pedirles es que se comprometan con más fuerza ante la Unión Europea. Ustedes asombraron al mundo con el arrojo y la valentía con que defendieron el *multicrypt* y el arrojo y la valentía con que han defendido los costes de transición a la competencia. El mundo quedó sorprendido de cómo defendían ustedes tanto el *multicrypt* como la ayuda a las eléctricas. Asombren al mundo ahora y asombren también al sector naval, asómbrenlo defendiendo también con energía ante Europa medidas de verdad que arreglen el problema del sector naval. Y hay una medida de verdad, que es mantener las ayudas de la Séptima Directiva. No se engañe nadie: ni España ni Europa pueden sostener la competencia de los astilleros coreanos si no se mantienen las ayudas al sector naval, al menos hasta que todos los países de la OCDE acepten competir en igualdad de condiciones con Europa. Europa no puede hacer en este sector el papel de aplicar medidas especiales mientras otros países como Corea no las aplican en ningún caso. Naturalmente estamos completamente de acuerdo con que el conflicto del Erika ha puesto de manifiesto que Europa tiene que endurecer las condiciones de navegación; que hay que construir buques de los llamados E-3 —todos los que conocen el sector saben que España está perfectamente capacitada— y hacer un nuevo marco de competitividad que garantice la viabilidad. Pero el Gobierno no ha hecho nada de esto salvo encontrar un culpable para el sector, que es Corea, y hacer una interpretación de la historia que le conviene, como hace siempre el Partido Popular con cada uno de los acontecimientos con que se encuentra.

Voy a entrar en el tema de la pesca con mucha brevedad. El Gobierno del Partido Popular ha estado literalmente a verlas venir. Sólo a eso. Todos sabíamos —y el Gobierno, naturalmente, con mayor información que los demás— que Marruecos había anunciado que no habría ningún nuevo convenio de pesca ni en cefalópodos ni en ningún tipo de capturas. El Gobierno ha actuado sin iniciativa, como un Gobierno sin ningún tipo de predicción, un Gobierno que se ha limitado a comprar la paz social. El Gobierno sí ha comprado la paz social. Al sector directamente implicado, armadores y pescadores, les ha pagado una retribución y eso ha hecho que por lo menos hasta marzo estén tranquilos y no se les ocurra poner en crisis la paz social hasta después de las elecciones del 12 de marzo. Hay un problema, el de las industrias auxiliares. Hay más de 4.000 empleos, incluidos los del transporte, que no van a recibir ningún tipo de ayuda, que por tanto no viven del salario directo que reciban los armadores y los trabajadores. No sabemos qué es lo que está haciendo el Gobierno español, suponemos que no está haciendo nada y por eso nos parece pertinente que comparezca. Lo que sabemos es que el señor Posada, ministro de Agricultura, le ha pedido hoy a Fischler que negocie. Si lo que él le ha pedido a Fischler es que negocie, no

podemos tener mucha confianza en que sea una decisión con solvencia y fuerza capaz de convencer a la Unión Europea de que el convenio con Marruecos probablemente deje fríos o indiferentes a otros países, pero que en España es de enorme importancia para las flotas andaluza, canaria y gallega.

Nada más y muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Perales, con cuya intervención concluyen las exposiciones que en defensa de sus solicitudes han hecho los grupos Mixto, de Izquierda Unida y Socialista.

Corresponde ahora abrir el turno, o bien en contra o de fijación de posiciones. ¿Algún grupo desea consumir un turno en contra? **(Pausa.)** ¿Grupos que desean fijar su posición? **(Pausa.)**

En primer lugar, por el orden habitual, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), representado por el señor Silva.

El señor **SILVA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente. El Grupo Parlamentario Catalán contribuirá sin duda a la agilidad de la sesión de esta tarde.

Los diversos puntos incluidos en el orden del día de esta Diputación Permanente tienen por objeto la convocatoria o en su caso el acuerdo de celebración de sesiones extraordinarias de diferentes comisiones. Es un secreto a voces —más que un secreto a voces es ya una verdad unánimemente aceptada— que probablemente el lunes se firmará el decreto de disolución de las Cortes y que el martes será publicado en el Boletín Oficial del Estado. Partiendo de este secreto a voces o de esta presunción admitida de forma unánime, atendiendo también a los requisitos reglamentarios del Congreso y del Senado —quizás haya alguna laguna en el Reglamento del Congreso, aunque podríamos acudir a los precedentes, pero en el Reglamento del Senado, creo recordar que en el artículo 61, se habla de que la convocatoria debe ser con tres días de antelación a la celebración de las comisiones—, nos vemos abocados a unos plazos tremendamente breves para celebrar esas comisiones que, si acaso, la única posibilidad que tendrían sería el lunes, teniendo en cuenta que el plazo de 72 horas o tres días es un plazo mínimo, que no significa que sea máximo ni que sean los plazos más correctos. Desde esa perspectiva, estar valorando en el día de hoy la celebración de esas comisiones en unos plazos tan perentorios nos parece que no ha lugar por falta de plazo para convocar unas comisiones en las que comparezcan ministros o altos cargos de la Administración, pues en estos momentos, atendiendo a la importancia de los planteamientos y de los temas que debieran abordarse, incluso dudamos de que el lunes pudieran comparecer y celebrarse con el tiempo, la documentación y en la forma que podría considerarse más conveniente.

Desde esa perspectiva el Grupo Parlamentario Catalán no apoyará la celebración de esas comisiones en unas circunstancias de emergencia, aunque no resta-

mos importancia a los temas que aquí se han abordado y que deben abordarse en las mismas. En algunos casos incluso nos encontramos con que los temas para los que se requiere la celebración de esas comisiones extraordinarias han sido tratados recientemente, habiéndose puesto de manifiesto esta tarde entre otros el de los astilleros. Y baste acudir al «Diario de Sesiones» del Senado de 23 de noviembre de 1999, esto es, no hace ni dos meses, para comprobar la existencia de una comparecencia del ministro de Industria para tratar precisamente del problema de los astilleros en el Senado. Y respecto a Iberia y Trasmediterránea basta con tener simplemente una memoria tan corta como para que llegue al martes de esta semana.

Señorías, entendiendo que son temas importantes y que requieren tratamiento, en unos casos el debate se ha producido y en otros no se produciría de la mejor de las maneras en unas comisiones que, incluso sin tener en cuenta o sin contar en estos momentos con el propio calendario de los miembros del Gobierno, no sabemos si podrán celebrarse el único día posible para ello, que es el lunes de la semana que viene, día 17. Mi grupo entiende que tiempo hay y desde luego se presta obviamente a continuar abordando estos temas en mejores condiciones en la próxima legislatura, en la que quizás tengan que comparecer no las personas que han ostentado responsabilidades, sino las que las ostenten a partir de ese momento responsabilidades para tratar temas de esa importancia.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Silva.

El Grupo Popular va a intervenir para fijar posición sobre las distintas iniciativas a través de tres portavoces o miembros de tal grupo. En primer lugar, el señor Aguirre, luego el señor Núñez Pérez y finalmente el señor Fernández de Mesa, don Arsenio.

En primer lugar, tiene la palabra don Ramón Aguirre.

El señor **AGUIRRE RODRÍGUEZ:** Muchas gracias, señor presidente.

Señor Caldera, no hago más que mirar a mis compañeros para ver si encuentro algún parecido entre ellos y los *hooligans* y por mucho que miro no veo a Mercedes Fernández con esa pinta ni a don Manuel Núñez ni a mí mismo. No sé si usted sabe además que la palabra *hooligan* tiene dos acepciones en inglés, significando por una parte aficionado y por otra gamberro. Pues bien, aquí gamberros ni uno y no acepto que usted utilice dicha palabra con esa acepción. Sin embargo, aficionados al PP aquí sí hay bastantes.

Dicho esto, señorías, señor presidente, mi grupo utilizaría el mismo argumento que el portavoz del Grupo de Convergència i Unió para expresar la inconveniencia, la inoportunidad en el calendario y en el momento para celebrar las comparecencias relativas a los temas de Trasmediterránea e Iberia, máxime después de haber visto en esta Cámara las comparecencias del subsecretario de Economía y del presidente de la SEPI, uno para

hablar de Trasmediterránea y otro para hablar de Iberia. Por lo tanto, considero que no sólo no es oportuno por el asunto del calendario expresado por nuestro compañero de Convergència i Unió, don Manuel Silva, sino porque en aquellas comparecencias quedaron bien claros todos los elementos que han sido cuestión de las intervenciones tanto del señor Caldera como del señor Martínez Noval. No obstante, mi grupo va a entrar a contestar con claridad y por orden —una vez que ha fijado el sentido de su voto, en contra de las comparecencias relativas a Trasmediterránea para el señor Rato e Iberia para el señor Piqué— a cada uno de los argumentos que aquí se han expresado para que ninguno de los asuntos se quede sin respuesta.

No sé qué más argumentos necesita la oposición para poder anotar que un presidente de una compañía pública se nombra en un momento porque tiene la confianza y se cesa en otro momento porque pierde la confianza de aquél que le nombró. Yo creo que ese es un argumento de suficiente peso y, por tanto, no hay mucho más que abundar en las razones del porqué y del cese del señor Trías de Bes. Sí hay que abundar mucho en todo lo relativo a lo que por aquí ha planeado sobre meter la mano en la caja en Trasmediterránea. Yo no sé, señorías, si lo que ustedes quieren es que empecemos a hablar de cómo se compraban los barcos bajo el mandato socialista, que podríamos hablar mucho de cómo lo compraba en un caso el mercado privado y cómo lo compraba en otro caso Trasmediterránea como sector público; si quiere hablamos de eso y veremos de qué forma en aquellos mandatos se ha pagado el doble de lo que el mercado fijaba cuando pagaba Trasmediterránea; o a lo mejor quieren ustedes que volvamos a hablar de las transacciones inmobiliarias que en su momento hizo la compañía Trasmediterránea en la que, por cierto, aparecen nombres tan identificativos como don Pedro Bores, que creo que conocerá perfectamente de quién era compañero de clase y también creo que conocerá perfectamente qué hizo con la compañía Fortuny en Trasmediterránea después de entrar en la mutualidad del Banco de España y en el accionariado de Trasmediterránea; o a lo mejor quiere usted hablar, en esta materia de meter la mano en la caja de la compañía, de cómo se compró el J. J. Sister, si quiere hablamos de todo eso y claramente pondremos en orden alguno de los elementos de qué entiende usted por meter la mano en la caja.

Dice usted que no se han tomado medidas. ¿Cómo que no se han tomado medidas, señoría? Hay todo un plan estratégico diseñado en Trasmediterránea, que quiero volvérselo a repetir porque parece ser que no tuvo suficiente con el debate que se produjo en la Comisión de Economía el pasado martes. Ahí tiene usted toda una redefinición de las líneas, a través del un real decreto-ley convalidado por unanimidad en esta Cámara; ahí tiene usted una reasignación de la flota; ahí tiene usted un nuevo diseño de compra de flota necesaria, ahí tiene usted todos unos objetivos comerciales nuevos marcados y aprobados por el consejo de

administración y —por qué no decirlo— ahí tiene usted el gran logro de la compañía, que todo este plan estratégico se ha hecho con paz social, se ha hecho en diálogo y en pacto con los sindicatos y se ha garantizado la estabilidad de los empleos de la compañía Trasmediterránea, cosa que no ocurría en la época de sus mandatos donde se perdieron más de 450 empleos, como sabe su señoría.

Parece ser que usted opina de forma distinta a la de su compañero, el señor Segura. El señor Segura, según se puede leer en el «Diario de Sesiones» de la reunión del pasado martes en la Comisión de Economía, Comercio y Hacienda, por fin reconoció que no le causaba ningún escándalo la venta a la compañía Pitra del buque Ciudad de Zaragoza. Hoy usted opina de distinta manera que el señor Segura, y consta en el «Diario de Sesiones» que él aceptó las explicaciones por buenas. Si quiere tome bolígrafo y apunte. Yo le voy a volver a explicar qué es y en qué consiste la venta del Ciudad de Zaragoza a la compañía Pitra.

Como sabe S.S. —tome nota, atienda o haga lo que tenga por conveniente— el Ciudad de Zaragoza realizaba un viaje diario en la línea Valencia-Ibiza y ese viaje tenía al día dos servicios, uno obligatorio, que le exigía el contrato con el Estado y otro voluntario, que lo realizaba voluntariamente la empresa. Por tanto, la línea Valencia-Ibiza cubierta por el Ciudad de Zaragoza en aquel momento hacía dos servicios diarios. Según figura en las cuentas de los años 1996 y 1997 en el registro, aquel servicio generaba pérdidas por valor de 137 millones. En 1999, al ver tantas pérdidas, se estudia la cancelación de esta línea. No obstante, ese mismo año el barco entra en avería y tiene que ser varado para acondicionarlo a la normativa de seguridad europea. En 1999 la compañía Trasmediterránea decide limitar la línea Valencia-Ibiza al servicio del contrato del Estado, es decir, elimina de la línea la parte voluntaria y se limita a dar el servicio de la parte obligatoria derivada del contrato del Estado. En 1999, la Compañía Trasmediterránea vende a Pitra el Ciudad de Zaragoza. ¿Qué ocurre cuando se produce esa venta en lo que a la línea se refiere? (Luego entraremos en lo que al precio se refiere.) Ocurre que Ibiza, que era el destino inicial del Ciudad de Zaragoza, no queda perjudicada como destino ante la venta del Ciudad de Zaragoza a Pitra. ¿Por qué? Primero, porque se mantiene la línea obligatoria Valencia-Ibiza y, segundo, porque la compañía Pitra desdobra la línea y abre una nueva línea de Denia a Ibiza, que también tiene dos rotaciones al día. Por tanto, con la venta del Ciudad de Zaragoza a la compañía Pitra, los ibicencos se encuentran con que pasan a tres los dos servicios diarios que tenía de la línea Valencia-Ibiza y una de ellas parte desde Denia.

Vamos a la venta del Ciudad de Zaragoza a Pitra. Un broker, Alta-shipping, recibe cuatro ofertas de compra, una de ellas de Naviera Areca, otra de Armas, otra de Simoship y la otra de Pitra. Las tres primeras son ofertas económicamente inferiores a las de Pitra. Por tanto, la Compañía Trasmediterránea opta por la oferta más

alta, en este caso la de Pitra. Pitra paga a la Compañía Trasmediterránea 495 millones. ¿En qué se dividen esos 495 millones de un barco totalmente amortizado? En el precio del buque, 280 millones, Pitra paga las modificaciones y arreglos realizados en el barco Ciudad de Zaragoza, 215 millones, lo que asciende a 495 millones. Todo esto está acreditado por una valoración externa independiente.

Conclusiones, por si le interesa, señor Caldera. Se suprime una de las líneas deficitarias que tenía en ese momento Trasmediterránea, se vende un buque totalmente amortizado en un marco de concurrencia y con precio acreditado por valoración independiente, se mantiene el servicio obligatorio de Valencia a Ibiza, se dobla el servicio libre, se reducen costes y lo que antes eran pérdidas para Trasmediterránea en 1998 de 137 millones, se traduce ahora en beneficios de 101 millones. Si lo quiere más claro, se lo vuelvo a repetir.

En relación con lo que S. S. nos ha dicho sobre la situación económica y financiera de la empresa, bien sabe usted que es una situación que ha atravesado dos etapas muy distintas: la Trasmediterránea que estaba amparada por el contrato-programa del Gobierno y la Trasmediterránea distinta cuando se elimina el contrato-programa con el Gobierno. En ese momento, se produce una leve inflexión a la baja de todas las explotaciones, tanto en servicios de pasaje como de carga como de vehículos y a partir del año 1998 comienzan a obtenerse nuevamente resultados positivos. En cualquier caso, si le interesa, en el registro tiene las cuentas de esta compañía pública.

No creo que quiera usted volver a hablar sobre inmuebles pero, si quiere, después hablamos sobre inmuebles y sobre lo que ya le explicó el subsecretario de Economía respecto al alquiler y venta de la sede central de Trasmediterránea. Está en el «Diario de Sesiones» y le quedaría bastante claro, pero si quiere también hablamos de las transacciones inmobiliarias de la calle Albasanz a la que he hecho antes referencia.

Me alegra, señoría, que por fin usted reconozca que no hay que discutir sobre privatizaciones. No hay que discutir las porque no hay ninguna privatización anunciada de Trasmediterránea; no solo no la hay sino que no hay calendario ni modelo ni cómo se va a hacer la privatización.

Señor presidente, con esto consumo el turno relativo a la fijación de posición respecto a Trasmediterránea y paso a hablar de la intervención del señor Martínez Noval en relación con Iberia. Señor Martínez Noval, sobre la transparencia de la operación o del proceso de privatizaciones —yo ya lo he dicho en alguna ocasión en esta Cámara, pero se lo voy a volver a repetir porque a lo mejor usted no estuvo presente el otro día en la Comisión de Industria—, le tengo que decir que privatizar no es una práctica exclusiva del Partido Popular, ustedes también hicieron aproximadamente 60 privatizaciones en sus mandatos. Hay una gran diferencia: de esas 60, ustedes hicieron 35 por adjudicación directa **(Un señor diputado: ¡Qué barbaridad!)**, que es

una cuestión bastante distinta de cómo hemos hecho nosotros las privatizaciones. Como mínimo, una adjudicación directa tiene —¿qué quiere que le diga yo?— algún dudoso control democrático, pero no vamos a entrar en eso. Sobre transparencia, yo creo que nosotros hemos dado en esta legislatura una muy buena manifestación. Primero, no sé si le gustará o no, pero los responsables de todo el proceso de privatizaciones han contestado 380 iniciativas de la oposición en materia de privatizaciones. **(El señor Martínez Noval: Las mías, no.)** Las tuyas, no. ¡Cuánto lo siento! Pero las de su grupo, sí. **(La señora Fernández de la Vega Sanz: Las mías, tampoco.—Rumores.)**

Durante toda esta legislatura ustedes han tenido siempre la tentación de abandonar las instituciones democráticas —una vez era el Pacto de Toledo, si no era la subcomisión de investigación sobre las subvenciones del Ministerio de Industria o, por qué no, la subcomisión de privatizaciones—, siempre han jugado, de manera infantil, a retirarse de las instituciones democráticas. Ustedes sabrán; yo confío en que en la próxima legislatura rectifiquen ese tiro. Si hubieran ido a la subcomisión de privatizaciones, allí hubieran encontrado muchas de las respuestas que hoy aquí están reclamando; si no, léase las conclusiones, respaldadas por la mayoría de esta Cámara, que además subrayan precisamente que todo el proceso ha gozado de una alta transparencia. Por qué no decirlo, los controles de este proceso de privatizaciones son y han sido muchísimos: el Consejo de Ministros, la valoración de un experto independiente, la Intervención General del Estado, el Consejo Consultivo de Privatizaciones y, por último, nuevamente el Consejo de Ministros. Cinco controles. Y este Parlamento. Seis controles. No era así en otras épocas. Pero por si era poco, en el único proceso de privatizaciones en el que nos hemos encontrado algún tipo de recurso es en Telefónica, a través de las iniciativas de UGT y Comisiones Obreras, en el que el Tribunal Supremo acaba de sancionar favorablemente la legalidad, la transparencia y la concurrencia del proceso de Telefónica en este caso, que es el recurrido. Por lo tanto, no le quepa duda de que hay bastante más transparencia ahora que antes.

Dictamen del Consejo Consultivo de Privatizaciones, que es otro de los temas que le preocupan. Dos cosas, señor Martínez Noval. En efecto, yo puedo admitir que a lo mejor esta Cámara no haya recibido todavía ese dictamen —yo no lo he recibido— pero, ¿sabe usted dónde lo he leído? En Internet. **(El señor Martínez Noval: ¿Y qué?)** De todas formas, le voy a leer unas palabras que usted ha pronunciado en el Pleno de esta Cámara el 17 de marzo de 1999, cuando le hacía una interpelación al ministro Piqué y le decía: ¿Qué piensa usted sobre el Consejo Consultivo de Privatizaciones, que tanto le preocupa hoy en el informe que tiene que leer o que va a leer? Se interrogaba usted en voz alta: «¿Quién controla este proceso? Pues, muy sencillo: el Consejo Consultivo de Privatizaciones. ¿Qué es? No es nada. Es producto de una decisión del Consejo de

Ministros, pero no se sujeta al derecho administrativo. ¿Cuáles son las retribuciones...?» En definitiva, señor Martínez Noval, usted ha denostado públicamente, reiteradamente, la función del Consejo Consultivo de Privatizaciones. Yo creo que no sólo lo ha denostado, sino que lo ha vituperado, lo ha vejado y ha hecho todo lo que puede hacer a este Consejo Consultivo de Privatizaciones. No sé cómo antes le merecía tanto repudio y hoy le merece tanta atención. Usted sabrá. ¿Qué pasa, que ha encontrado algo en el informe que interesa a su táctica parlamentaria? Ahora sí, ¿no? Bien. **(La señora Fernández de la Vega Sanz pronuncia palabras que no se perciben.)**

En cuanto a lo que usted me habla sobre las valoraciones del Deutsche Bank y del Merrill Lynch en el proceso de privatización de Iberia, aquí hay uno de los elementos más importantes en materia de valoración del precio de la privatización de Iberia. Primero, hay cinco valoradores independientes, que son los bancos asesores financieros de los cinco socios institucionales. Hay dos bancos independientes más, que son los de los dos socios industriales. Los dos que usted ha mencionado son los asesores de la empresa, por así decirlo, pero además hay un noveno valorador independiente, que es Arthur Andersen, y si usted se hubiera leído el informe del Consejo Consultivo de Privatizaciones, hubiera comprobado que este valorador independiente respalda la valoración y el precio que se ha establecido sobre Iberia.

Dice usted que el señor Piqué actúa con cobardía política, porque no sé qué ocurre en las ruedas de prensa que a usted no le gusta, es decir, que utiliza las ruedas de prensa para decirles cosas a ustedes. A ustedes habría que recordarles claramente cómo llevaban a cabo aquellas voluntades privatizadoras durante su mandato. Recuerde usted que cuando la cuenta de Iberia estaba permanentemente en pérdidas, ustedes se lanzaban a la privatización de Endesa, tomaban recursos y tapaban el agujero de Iberia y al día siguiente volvía a estar abierto el agujero porque no habían conseguido hacer nada, porque no atacaban de raíz el problema estructural de Iberia. Vendían las joyas de la corona, como era Endesa, y recaudaban para tapar agujeros que luego volvían a abrirse. Esa era su filosofía de privatización, es decir, tapar agujeros o tapar déficit de caja, no reflotar empresas, como por fin he escuchado decir hoy a un portavoz socialista, que es usted, y me alegro y me congratulo de que por primera vez se reconozca públicamente que la marcha de Iberia en lo económico y en lo financiero es buena, aunque, eso sí, S.S. tiene que decir que es gracias a la coyuntura. Responsabilidades aparte, o los actuales gestores o la coyuntura, yo creo que todo el mundo tendrá algo que ver en esta buena marcha —habrá una parte de unos y otra de otros—, el caso es que hemos conseguido que Iberia, que era una compañía en números rojos, que tenía pérdidas acumuladas por valor de más de medio billón de pesetas, sea en este momento una compañía en valor de mercado y sobre la que se hacen todo tipo de ofertas.

En definitiva, señoría, como le decía al principio, considero que no existen motivos para volver al debate que ya se ha celebrado en la Comisión de Economía y en la Comisión de Industria. No obstante, me sitúo en la misma voluntad política que otros compañeros que me han precedido en el uso de la palabra. La legislatura venidera será toda una oportunidad para seguir identificando o averiguando, es decir, para seguir controlando al Gobierno que salga elegido de esas urnas, que confío plenamente en que sea el que hoy está, porque si fuera el que se marchó hace años, volveríamos nuevamente a esa parte de la economía y a esa parte de las privatizaciones que están llenas de zozobras y de nubarrones.

Muchas gracias, señor presidente. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Aguirre. Señor Núñez Pérez.

El señor **NÚÑEZ PÉREZ:** Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, voy a fijar la posición de mi grupo en torno a la petición del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y del Grupo Parlamentario Mixto solicitando la comparecencia del ministro de Trabajo y Asuntos Sociales para que informe en la Comisión de Política Social y Empleo de los criterios aplicados para realizar la revalorización anual del salario mínimo interprofesional.

Tengo que empezar diciendo que don Luis Felipe Alcaraz ha hablado —y le voy a decir una cosa muy positiva— del salario mínimo con la seriedad que el asunto requiere y merece. Aunque discrepamos de las valoraciones, como luego trataré de demostrar, las hemos escuchado con el mayor respeto. No ha necesitado meterse no en política sino en politiquerías, como con tan poca gracia y con tanta torpeza e inexactitud ha hecho el señor Perales, a quien por cierto se le escapó una verdad, al predicar la excelsitud de uno de nuestros diputados; excelsitud que, por otra parte, es propia y característica de todos y cada uno de los diputados y las diputadas del Grupo Parlamentario Popular. **(Rumores.)**

El señor Pimentel ha rechazado esta misma mañana con la mayor contundencia todas las causas y todos los motivos con los que el señor Perales ha tratado de explicar sus decisiones, metiéndose en camisa de once varas y en un campo que no le corresponde. Lo que no está claro, en cambio, señor Perales, son los motivos y las causas del abandono de la FEMP por los ayuntamientos catalanes gobernados por el PSOE. Como usted se ocupa de esa responsabilidad en el partido, a lo mejor de eso sí podría hablar con mayor fundamento.

Vuelvo al asunto y con la mayor seriedad y brevedad, por razones de calendario, ya aducidas y hábilmente expuestas por el señor Silva, tengo que decir que el Grupo Popular va a votar en contra de la petición formulada por los grupos parlamentarios que

antes he citado. Si como todos sabemos o con fundamento suponemos que las elecciones generales serán el 12 de marzo, la disolución de las cámaras tiene que producirse en los primeros momentos de la semana próxima; por tanto, no habrá tiempo material para que las comparecencias solicitadas puedan celebrarse. Al margen de este argumento de calendario, vamos a analizar brevemente la cuestión de fondo a la que se han referido los grupos parlamentarios que me han precedido en el uso de la palabra y que han hablado de este tema.

El salario mínimo interprofesional para el año 2000 ha sido fijado por el Gobierno aplicando los criterios señalados en el artículo 27 del Estatuto de los Trabajadores. Es decir, el Gobierno ha tenido en cuenta de manera conjunta los cuatro factores señalados en el citado artículo y que son los siguientes: el índice de precios al consumo, la productividad media nacional alcanzada, el incremento de la participación del trabajo en la renta nacional y la coyuntura económica general. De acuerdo con todo ello, el Gobierno fijó el salario mínimo para el año 2000 en 70.680 pesetas, lo que supone un incremento del 2 por ciento sobre las bases vigentes durante 1999. Este salario mínimo es equidistante entre lo que solicitaban las organizaciones sindicales, que pedían un salario mínimo de 75.050 pesetas, y lo que solicitaban las asociaciones empresariales, que pedían un incremento del 1,5 por ciento, semejante a la inflación media de la Unión Europea.

Dicho todo lo anterior, conviene hacer las siguientes consideraciones. Primero, de la consideración y cumplimiento de los cuatro factores recogidos en el artículo 27 y de las consultas previas con las organizaciones sindicales y empresariales más representativas no surge matemáticamente la cifra exacta en la que debe concretarse el salario mínimo ¿Por qué? Porque hay un margen de maniobra en función del paro y de la valoración que se otorgue a cada uno de los factores a tener en cuenta. Sin pretender entrar en excesivas precisiones técnicas, cabe decir que de los cuatro factores a considerar para la revisión del salario mínimo, sólo dos de ellos, el índice de precios al consumo y la productividad media nacional alcanzada, tienen la posibilidad de una expresión numérica precisa. Los otros dos no tienen una traducción cuantitativa o aritmética determinada. No la tiene obviamente la coyuntura económica general, que debe ser contemplada desde la perspectiva de la evolución de las principales magnitudes macroeconómicas y de los objetivos socioeconómicos previstos por el Gobierno a corto plazo. En el caso de la participación del trabajo en el renta nacional, a lo más que se pudo pretender llegar con su toma en consideración, como lo han hecho las centrales sindicales, por otra parte, es a poder influir, precisamente mediante el salario mínimo, en el incremento de dicha participación, como así ha ocurrido en estos cuatro años.

Si nos referimos sólo a los dos factores con posibilidad de expresión numérica medible, la productividad y el índice de precios al consumo, podemos llegar a las

siguientes conclusiones. Primero, sobre la productividad, ¿cómo interpretar, señor Alcaraz, el de la productividad media nacional alcanzada? Definida como el cociente entre las variaciones del producto interior bruto y el empleo, nos encontramos con que una fuerte evolución favorable del empleo, como la que ha habido a lo largo presente legislatura, gracias a Dios, nos llevará a una baja e incluso negativa productividad, circunstancia que se ha dado en 1996 y a comienzos de 1999, en que el incremento del empleo era superior al del producto interior bruto. Eso es así. ¿A qué conclusión se debe llegar para la fijación del salario mínimo con este criterio? Obviamente, al resultado al que pueden llegar gobiernos, sindicatos y organizaciones empresariales, así como los grupos políticos presentes en este debate. Esa conclusión es distinta en uno y otro caso, y yo se lo reconozco. El Gobierno, por ejemplo, responsable último de fijar el salario mínimo, creyó oportuno hacerlo mediante un incremento del 2 por ciento sobre la cuantía vigente en 1999. De lo que se trataba era de avalar con argumentos y datos la posibilidad de ese incremento y, en concreto, su congruencia con las prioridades de la política económica plasmadas en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000. En el preámbulo del real decreto de fijación del salario mínimo para 2000, el Gobierno deja bien claro cuáles son sus prioridades: contención de la inflación y moderación de las rentas salariales, con el objetivo de seguir contribuyendo con ello a reforzar el proceso de generación de empleo desarrollado en España a partir de 1996.

Sobre el IPC, el incremento fijado en el 2 por ciento se corresponde con la inflación prevista para 2000. Cabe sin duda, tiene usted razón, señor Alcaraz, preguntarse por las aproximadamente nueve décimas en que la inflación real en 1999 va a superar a la prevista para dicho año y hasta qué punto pudiera ser razonable añadirles al 2 por ciento de la inflación prevista para 2000, como pedían los sindicatos y como ha pedido usted esta tarde. Cabe preguntarse también si en función de los niveles de inflación en el seno de la Unión Europea, el 1,5 por ciento, no hubiera sido prudente ajustar las revisiones del salario mínimo a ese porcentaje, tal como planteaban también aquí en España las organizaciones empresariales, como he señalado al principio de mi intervención.

El Gobierno optó —voy terminando, señor presidente— por el incremento del 2 por ciento, sobre la base del objetivo de control de la inflación y moderación de las rentas salariales y por estimar que la pérdida del 0,9 puntos de poder adquisitivo había sido compensada por los incrementos del salario mínimo superiores a los de la inflación real durante 1996, 1997 y 1998; en concreto, durante dichos años el salario mínimo creció 1,6 puntos por encima del IPC. Además, como es bien sabido, el salario mínimo se toma como referencia para la fijación de otra renta, y aquí se ha puesto de relieve, como pensiones y prestaciones por desempleo. El objetivo de la convergencia y de la moderación del gasto

público con reducción del déficit público aconsejaba y aconseja ser cautos a la hora de revisar el salario mínimo. Precisamente por lo que se refiere a uno de los grupos de población más sensibles, los perceptores de pensiones mínimas, ya se había actuado a través de las mejoras introducidas en el acuerdo alcanzado con los sindicatos el pasado 16 de septiembre, tanto para las pensiones contributivas como para las no contributivas.

No puede negarse, y no lo negamos, que el salario mínimo interprofesional de 1999 ha perdido poder adquisitivo, compensado por la ganancia de años anteriores y justificado por las razones que hemos expuesto. En otras épocas muy recientes el salario mínimo interprofesional perdía poder adquisitivo y no se podían dar estas justificaciones. Esa es la diferencia. En la anterior legislatura el salario mínimo interprofesional fue fijado por el Gobierno socialista con incrementos del 3,5 para 1994 y para 1995. La inflación fue del 4,3 en ambos años, frente a la previsión del 3,5; por lo tanto, el salario mínimo perdió poder adquisitivo. En 1993, la inflación prevista fue del 3,5 y la real del 4,9; por lo tanto, el salario mínimo perdió poder adquisitivo.

Estoy terminando ya, señor presidente. **(Un señor diputado: Que siga la serie numérica)** ¿Qué siga la serie? La tengo, pero es muy larga y no tengo tiempo. En todo caso, con mucho gusto, yo se la facilito.

Quiere ello decir que durante este período se perdieron 2,6 puntos de poder adquisitivo para el salario mínimo interprofesional, pero a la pérdida de poder adquisitivo del salario mínimo interprofesional —aquí está la clave y la madre del cordero— habría que añadir la negativa situación del empleo, con 3.481.000 parados en 1993, 3.738.000 en 1994 y 3.583.000 en 1995, frente a los 2.620.000 en el tercer trimestre de 1999, según la EPA. Los datos son más que concluyentes.

Frente a este panorama de productividad y de empleo, el Gobierno del Partido Popular puede aportar datos muy positivos obtenidos en España durante la legislatura que termina, con políticas en las que tiene que tomar medidas como las que hoy nos ocupan y que a todos a lo mejor nos hubiera gustado que fuesen más brillantes, más positivas o más generosas. Estos datos son y seguirán siendo positivos si perseveramos en las medidas de política económica que tan buenos resultados nos vienen dando.

Los datos, no resisto la tentación de recordarlos, son los siguientes: más de 1.700.000 ocupados nuevos; 960.000 parados menos; 1.700.000 afiliaciones nuevas a la Seguridad Social, sin olvidar la mejora en la calidad del empleo con incrementos de porcentajes en la contratación fija, que ha pasado del 4,5 al 9 por ciento aproximadamente, tras los acuerdos alcanzados por el Gobierno y los agentes sociales en el seno del diálogo social. Estas contundentes cifras representan una indudable mejora en el conjunto de la sociedad española, que se traduce en mayor disponibilidad de rentas y oportunidades vitales para miles de españoles, y para estas cosas se necesita tomar medidas razonables como

la que ha tomado el Gobierno en la fijación del salario mínimo interprofesional.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Núñez.

Señor Fernández de Mesa, rogándole que sintetice al máximo sus argumentaciones.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO:** Muchas gracias, señor presidente.

Con toda brevedad voy a contestar en primer lugar a la petición de comparecencia del ministro de Industria sobre la cuestión de la construcción naval. Empezaré diciendo al Bloque Nacionalista Gallego que sobre los argumentos que expone aquí hoy, que no son nuevos, y en relación con su afán desde el inicio de la legislatura de que Astano se iba a cerrar o de que la Bazán se iba a privatizar, el tiempo ha terminado dando la razón a las políticas que se venían siguiendo desde el Gobierno. Astano no se ha cerrado y, lejos de no haber tenido contratación, como usted muy bien ha dicho, en el año 1997 se benefició de la bonanza de la contratación de plataformas *offshore*, consiguiendo la construcción de dos nuevas plataformas para la compañía Transocean, una de las cuales todavía está en construcción, y se ha conseguido rebajar las pérdidas en estos cuatro años desde unos niveles cercanos a los 16.000 millones de pesetas a menos de 900 millones de pesetas este año. De todas formas, coincidimos con usted en que en este momento existen problemas de contratación y de carga de trabajo, en España como en el mundo entero, pero también hay expectativas importantes, no sólo desde el punto de vista de la contratación de plataformas, sino también desde las posibilidades que se abren con la contratación de gaseros probablemente en España, de las que se beneficiarán todos los astilleros que forman el conjunto de los astilleros públicos españoles.

Para terminar, y es una contestación que a mí me sirve para reagrupar todas las intervenciones que ha habido, diré que ante la situación que había en el año 1995 o principios del año 1996, incluso ante la que se ha producido con la última comparecencia y la última intervención que ha habido en el Pleno del Congreso de los Diputados, a mediados del mes de diciembre, del ministro de Industria, con motivo de una iniciativa presentada por Izquierda Unida, a través del señor Navas, y que no salió adelante simplemente por una cuestión que se planteaba, en el sentido de obligar al Gobierno a que hubiera una mesa de negociación con las centrales sindicales para sacar adelante un acuerdo en el que todos estaban conformes, los hechos han dado la razón a nuestra posición entonces, y es que absolutamente todos los agentes sociales se suman con su apoyo al acuerdo de construcción naval. Esto lo han hecho las centrales sindicales, Comisiones Obreras y UGT recientemente —el 31 de diciembre—, pero también lo ha hecho la Intersindical Galega, la CIGA, sindicato especialmente conocido por los gallegos y por el Bloque Nacionalista Galego. Dicho preacuerdo se fun-

damenta en dos aspectos importantes, que era lo que nosotros resaltábamos en aquella intervención del ministro de Industria, el primero, los acuerdos con los socios tecnológicos, tanto nacionales como internacionales, y el segundo el esfuerzo comercial con el que se ha comprometido la SEPI para asegurar la carga de trabajo para todas las factorías, que son las principales razones, dicen los agentes sociales, para que ambas secciones, las secciones sindicales más importantes de España, ratifiquen ese preacuerdo. Me parece que es más que suficiente que en este momento, en el que todo el mundo reconoce que pasamos por una crisis en materia de construcción naval, haya habido un acuerdo importante entre sindicatos y el Gobierno o la SEPI, lo que es suficientemente aclaratorio como para el Grupo Parlamentario Popular estime que en este momento no sea necesaria una nueva comparecencia del ministro de Industria.

Creo sinceramente que el señor Perales ha hecho una intervención desafortunada, desde mi punto de vista, porque este Gobierno ha tenido que evitar la quiebra técnica y el desastre del sector naval que tenemos y que hemos tenido. No es que tengamos memoria selectiva; es que hay que poner algunos datos encima de la mesa, señor Perales. Los datos son que en el año 1984 había 28.574 puestos de trabajo directos y aproximadamente 160.000 indirectos; que en el año 1996, de los 28.574 puestos de trabajo directos no llegábamos a los 6.000, y de los 160.000 indirectos no llegábamos a 35.000. Lo cierto es que entre el año 1984 y el año 1995 se perdió el 60 por ciento de capacidad de los astilleros; lo cierto es que en ese mismo período se ha perdido el 65 por ciento de las plantillas; lo cierto es que la acumulación de pérdidas llegó a 97.056 millones de pesetas en el año 1996; y lo cierto es que en este momento están por debajo de los 20.000 millones de pesetas o incluso, en el caso de Astano, por debajo de los 1.000 millones. Tiene usted razón en lo de otros países, ahora voy con ello.

Yo creo que además de eso podemos hablar también, señor Perales, de lo que ha pasado en Bazán, pero eso ya no les interesa porque se ha dado la vuelta: sobre la previsión de cierre de factorías que ustedes tenían, de la factoría de Cádiz, de Astilleros Españoles en Sevilla, de Astano y de la quiebra técnica a la que estaba sometida Bazán en su conjunto en toda España, pero de manera especial la factoría de San Fernando, que hoy ya se puede hablar de que tiene carga de trabajo para diez años, que tiene una cartera de pedidos de más de 600.000 millones de pesetas, que afortunadamente se ha reconducido y este ha sido el primer año que no ha dado pérdidas una empresa tan importante para la construcción naval internacional como es la Empresa Nacional Bazán.

Señor Perales, no voy a entrar en más profundidades, simplemente le voy a decir lo que está recogido en el «Diario de Sesiones» del Congreso de los Diputados del 7 de octubre del año 1999, que es lo que contiene el informe del Tribunal de Cuentas. Dice que diez años

de ayudas por importe de 284.123 millones no frenaron la agonía de los astilleros, que el Gobierno perdió en la década de 1984 a 1994 con la aplicación de políticas de reestructuración de los astilleros, que no dieron los frutos esperados. Esto no lo decimos nosotros, señor Perales, de manera que no es memoria selectiva.

Tampoco decimos nosotros, señor Perales, lo que decían las centrales sindicales a finales de la legislatura anterior. Decían: ni barcos, ni honra, y decían que el plan presentado por el Gobierno entonces era la puntilla para el sector de construcción naval y que no aceptarían en modo alguno lo que se estaba planteando. La situación ha cambiado, señor Perales, y efectivamente tiene usted razón, nosotros, yo creo que con bastante menos inquina de la que usted dice ahora, aunque probablemente con más apasionamiento, reconocimos el plan estratégico de competitividad presentado por el ministro Eguíagaray y lo saludamos y nos alegramos de él, aunque desgraciadamente, vencida la legislatura, no dio ni siquiera tiempo de ponerlo en práctica, y yo tuve oportunidad, porque era portavoz entonces, de reconocer al señor Eguíagaray, por fin, la presentación de aquel plan estratégico de competitividad sin que las centrales sindicales llegaran a firmarlo.

Tiene usted razón en que hemos evitado la quiebra técnica; tiene usted razón al decir que la situación en este momento no tiene nada que ver con la que ustedes tenían en el año 1995, pero hay una cosa con la que no estoy de acuerdo. Dice usted que nosotros sólo culpábamos al Partido Socialista, y eso no es cierto porque entonces ya hablábamos de los problemas estructurales que había y también acusábamos al Gobierno anterior de no pelear ante la situación española. Es cierto que como oposición reivindicábamos del Gobierno del Partido Socialista que se pusieran en práctica políticas que condujeran a una solución mejor para el sector de construcción naval, pero se equivoca al decir que ahora sólo es Corea la que tiene la culpa. Nosotros no decimos que solamente sea Corea, con el dumping que se está realizando desde allí o lo que se está haciendo con los fondos que se reciben del Banco Mundial o del Fondo Monetario Internacional, no para reestructurar astilleros, sino para dar ayudas para la construcción de nuevos barcos. Se equivoca porque seguimos pensando que no sólo es Corea sino la nefasta política en materia de construcción naval del Partido Socialista. Efectivamente, se equivoca usted al creer que ahora solamente pensamos que las condiciones internacionales son las que han abocado a la situación actual al sector de construcción naval en España. Esto es así de sencillo y nosotros entendemos, señor Perales, que después de que todos los agentes sociales, Comisiones Obreras, Unión General de Trabajadores y centrales sindicales nacionalistas se hayan sumado al acuerdo que se ha firmado entre la SEPI y el Gobierno, no es necesaria en este momento la comparecencia del ministro, que, por cierto, en esta legislatura, para hablar de temas de construcción naval lo ha hecho en 41 oca-

siones, mientras que en la anterior, con bastantes más problemas, se hizo en 24.

Paso, señor presidente, a contestar sobre el acuerdo pesquero con Marruecos, y seré muy breve.

El Grupo Parlamentario Popular le da la importancia económica y social que tiene en este momento, sobre todo para las comunidades autónomas más afectadas por este tema, que son Andalucía, Canarias y por supuesto Galicia. Tampoco sería honesto hablar del acuerdo pesquero con Marruecos como si hubiera empezado ayer su negociación, y no es que tengamos memoria selectiva; tenemos memoria reciente. Lo único que quiero decir, señor Perales, es que el acuerdo que acaba de terminar es el primero que no contempla la cláusula de renovación. Ese acuerdo pesquero es del 12 de diciembre de 1995, de manera que la situación que asume el Gobierno del Partido Popular tiene que ver, ¡claro que tiene que ver! Si existiera la cláusula de revisión de años anteriores, no estaríamos en este momento con estos problemas...**(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, silencio por favor. Señor Fernández de Mesa, vaya concluyendo.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Sí señor presidente.

Sin embargo, asumimos perfectamente que no exista cláusula de revisión en este momento. También hay que dar unos datos claros. Esos datos son que en marzo de 1995 el sector en España tenía 600 barcos y en la actualidad, en la salida del acuerdo anterior, nos hemos quedado con 398, es decir, los últimos acuerdos alcanzados por gobiernos anteriores, fueran de quien fueran, produjeron una reducción del 30 por ciento de los buques operativos y una reducción importantísima de 7.700 puestos de trabajo directos a poco más de 4.000.

Concluyo diciendo por qué el Grupo Parlamentario Popular entiende que no es necesaria en este momento la comparecencia del ministro de Agricultura, a diferencia de lo que pasaba con el acuerdo pesquero anterior. En primer lugar, porque tras las reuniones que se han mantenido entre los responsables de los ministerios de Economía y Hacienda, de Trabajo y de Asuntos Sociales y de Agricultura con las centrales sindicales, con Comisiones Obreras, con UGT y con la CIGA, se ha llegado al acuerdo que se está cumpliendo exactamente. El Gobierno se comprometió a pagar la primera mensualidad antes de que finalizara el mes de diciembre y se ha cumplido. Se ha pagado esa mensualidad fijada en 151.500 pesetas para cada uno de los pescadores que trabajan por cuenta ajena, cuestión que no pasaba con el acuerdo anterior, cuando se demoraban estas cuestiones en seis y siete meses. En este momento, a fecha del 10 de enero, están ordenados todos los pagos correspondientes al primer mes de la parada que también recibirán rápidamente todos los armadores de los buques afectados.

Señor presidente, señorías, desde este punto de vista se está realizando una actividad importante. Esta mañana-

na se ha reunido el ministro de Agricultura con el comisario señor Fischler y ha dejado clara una cuestión. No es que aquí se cambien panes por peces, ni peces por tomates, que es lo que dijo el señor Posada. Lo que en definitiva no se acepta es un acuerdo de comercialización, y lo que España está manteniendo en este momento es la necesidad de que haya peces encima de la mesa y de que se pueda seguir pescando. Con las medidas que se han adoptado, que se están abonando religiosamente las ayudas, tanto a armadores como a los afectados que trabajan con terceros, que se han garantizado a las centrales sindicales y está de acuerdo una mesa de negociación, que está puntualmente informada de todo, como han reconocido, es por lo que este grupo parlamentario entiende que tampoco es necesaria en este momento la comparecencia del ministro de Agricultura.

También quiero decir otra cosa. No se trata de medidas electorales, se trata de medidas que desde el mes de mayo de 1996 ha venido tomando puntualmente el Gobierno del Partido Popular, por la responsabilidad de sacar adelante cada uno de los sectores sociales que se encontró en una situación tan problemática en muchas ocasiones, por no decir otra palabra, cuando llegamos al Gobierno.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate, pasamos a las votaciones, que son seis, correspondientes a cada una de las peticiones.

En primer lugar, la que suscribieron el Grupo Mixto y el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, que solicitan la celebración de una sesión extraordinaria de la Comisión de Economía para que comparezca el vicepresidente segundo y ministro del ramo, a efectos de informar a la Comisión de la venta de acciones de Iberia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 26.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la solicitud del Grupo Mixto y del Grupo de Izquierda Unida.

Pasamos a votar la que los mismos grupos hacen en solicitud de sesión extraordinaria de la Comisión de Industria para que comparezca el ministro del ramo, a efectos de informar del plan industrial para enfrentar la situación crítica de los astilleros públicos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 26.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la petición de los grupos Mixto y de Izquierda Unida.

También de estos grupos es la tercera de las solicitudes de una sesión extraordinaria de la Comisión de Agricultura para que comparezca el ministro de Agri-

cultura, Pesca y Alimentación, a efectos de informar de las negociaciones de la Unión Europea para establecer un nuevo acuerdo pesquero con Marruecos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 26.

El señor **PRESIDENTE**: Queda también rechazada la referida solicitud.

De los grupos de Izquierda Unida y Mixto es la solicitud de sesión extraordinaria de la Comisión de Política Social y Empleo para que comparezca el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, a efectos de informar de los criterios aplicados para realizar la revalorización anual del salario mínimo interprofesional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 26.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la petición debatida.

Pasamos a las dos solicitudes que han suscrito un número suficiente de diputados del Grupo Socialista, la primera de las cuales requiere una sesión extraordinaria de la Comisión de Economía para que comparezca el vicepresidente segundo del Gobierno y ministro del ramo, a efectos de informar de las manifestaciones realizadas por el presidente cesante de la Compañía Transmediterránea.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 26.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada esta solicitud.

Finalmente, votamos la que, también suscrita por un número suficiente de diputados del Grupo Socialista, se refiere a una sesión extraordinaria de la Comisión de Industria para que comparezca el ministro del ramo, a efectos de informar de los motivos que justifican la pérdida acelerada del valor de Iberia en el proceso de privatización en curso.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 26.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la solicitud del Grupo Socialista. **(El señor Martínez Noval pide la palabra.)**

Señor Martínez Noval.

El señor **MARTÍNEZ NOVAL**: Antes de concluir esta sesión, mi grupo parlamentario quisiera manifestar, para que conste en el «Diario de Sesiones» de este Congreso de los Diputados, una satisfacción que creo sin ninguna duda que será compartida por el resto de los

grupos parlamentarios: el próximo sábado vuelven a Sevilla los restos mortales de don Diego Martínez Barrio. Siendo así que el señor Martínez Barrio fue presidente de esta Cámara, no queríamos dejar pasar esta oportunidad sin mostrar nuestra satisfacción porque, por fin, descansará en su tierra.

Gracias. **(El señor De Grandes Pascual pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Noval.

Señor de Grandes.

El señor **DE GRANDES PASCUAL**: Intervendré con toda brevedad para, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, expresar nuestra coincidencia con la totalidad de las expresiones proferidas por el digno portavoz del Grupo Socialista; nos sumamos a sus palabras en todos sus términos. **(El señor Alcaraz Masats pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MASATS**: Señor presidente, coincidimos totalmente con las afirmaciones y con la presentación que de este hecho histórico ha hecho el señor Martínez Noval. Además, queremos celebrar que el señor Martínez Barrio demostró durante toda su vida un coraje republicano que es preciso reseñar en este momento.

Muchas gracias. **(Risas.—El señor Silva Sánchez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Silva.

El señor **SILVA SÁNCHEZ**: Intervenimos para congratularnos por lo mismo. Cualquier persona aficionada a la historia constitucional de este país sabrá del afán conciliador y del perfil de don Diego Martínez Barrio. Además, queremos congratularnos de que esta legislatura, al menos hasta este momento y a falta de lo que pueda ocurrir todavía en la Diputación Permanente en este mes y pico que nos resta, pueda acabar con una manifestación tan conciliadora y unánime como la que estamos formulando en estos momentos.

Muchas gracias. **(El señor Rodríguez Sánchez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Silva. Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, quiero adherirme, en nombre del Bloque Nacionalista Galego, a las palabras del portavoz del Grupo Socialista y remarcar de forma especial que este hecho viene a contribuir a la asunción de nuestro pasado histórico, en un Estado cuyas naciones integrantes son capaces, a pesar de los conflictos, de reconocerse y respetarse.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rodríguez.

Señorías, la Presidencia y la Mesa de la Diputación Permanente quieren sumarse a esas manifestaciones de satisfacción por el retorno a su patria de quien fuera presidente de esta Casa, de don Diego Martínez Barrio. Muchas gracias a todos.

Se levanta la sesión.

Eran las siete 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