BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

I LEGISLATURA

Serie F: PREGUNTAS CON RESPUESTA ESCRITA | 5 de julio de 1979 | Núm. 129-I

PREGUNTA

Industria Naval.

Presentada por doña María Victoria Fernández-España y Fernández-Latorre.

PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

De acuerdo con lo establecido en el artículo 90 del Reglamento del Congreso de los Diputados se ordena la publicación de la pregunta que a continuación se inserta, formulada por la Diputada doña María Victoria Fernández-España y Fernández-Latorre, del Grupo Parlamentario de Coalición Democrática, relativa a la industria naval, y para la que se solicita contestación por escrito.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de junio de 1979.—El Presidente del Congreso de los Diputados, **Landelino Lavilla Alsina.**

Excmo. Sr. Presidente del Congreso de los Diputados:

María Victoria Fernández-España y Fernández-Latorre, Diputado por La Coruña de Coalición Democrática, al amparo de lo dispuesto en el artículo 128 del Reglamento provisional del Congreso de los Diputados, formula al Gobierno las siguientes preguntas, de las que desea recibir contestación por escrito, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 133 del citado Reglamento:

Antecedente de las preguntas:

Es un hecho gravísimo para la economía española ya desde años atrás la profunda crisis que atraviesa el sector de la construcción naval, de enorme importancia no solamente por la gran importancia de la mano de obra afectada directamente, sino también por la enorme movilización que como efecto multiplicador produce en las industrias auxiliares de sector, y el fuerte peso específico que en el conjunto nacional de la producción industrial y la exportación posee.

Ante esta crisis, y tras largas movilizaciones, presiones y negociaciones de todos los sectores directamente implicados, la Administración firmó los llamados "Pactos de la Castellana" en julio de 1978, hace poco menos de un año, comprometiéndose a elaborar un adecuado programa de reestructuración del sector, especialmente de los grandes astilleros del mismo.

En dicho programa, que se entregó a las Centrales Sindicales en marzo del presente año, se contempla una evidentísima y del todo punto injustificada discriminación de la industria naval ubicada en El Ferrol y su comarca.

Efectivamente, si se observa la media de producción anual de los años 1974, 1975,

1976 y 1977, las facturaciones de Astano y de AESA fueron, respectivamente, de 135.215 y de 360.782 TRBC entregadas, frente a una media total anual nacional de 1.055.822 TRBC.

Dentro de la producción de AESA, las entregas se distribuyen de la siguiente forma entre sus diversas factorías:

Sevilla, 78.125 TRBC; Sestao, 78.039; Olavega, 70.901; Matagorda, 22.724, y Puerto Real, 110.993.

En la reestructuración que nos ocupa se contemplan unas modificaciones en los montos de construcción enormemente variables, de la siguiente cuantía de construcción final prevista y variación respecto a la actual:

Astano, 75.000 TRBC (— 44,4 por ciento); Sevilla, 70.000 (—10 por ciento); Sestao, 75.000 (— 3,9 por ciento); Puerto Real, 125.000 (+ 12,6 por ciento); y Olaveaga, 70.000 (0 por ciento).

En cuanto al personal del sector, en la actualidad las plantillas son:

Nuevas construcciones: Astano, 6.014; AESA, 14.874.

Reparaciones: Astano, 498; AESA, 3.093.

Total: Astano, 6.512; AESA, 17.967.

Las nuevas plantillas que se proponen son:

Nuevas construcciones: Astano, 2.580 (— 57 por ciento); AESA, 10.839 (— 27 por ciento).

Reparaciones: Astano, 551 (+ 10 por ciento; AESA, 3.200 (+ 3,5 por ciento).

Total: Astano, 3.131; AESA, 14.039.

Personal sobrante: Astano, 3.381; AESA, 3.928.

Respecto de las inversiones se programan:

Astano: Ninguna.

AESA:

— 750 millones para la creación de un centro de desguace en Cádiz.

— 100 millones para la creación de un parque siderúrgico.

— 600 millones para financiación del astillero de Puerto Real.

En resumen, que en cuanto a niveles de producción se contempla una reducción del 5,8 por ciento para AESA y una del 44,5 por ciento para Astano, quedando éste equiparado a los astilleros de tipo medio de AESA, sin tener en cuenta que la producción de Astano es mayor que la del astillero de mayor capacidad de AESA, el de Puerto Real. Y en cuanto a niveles de empleo, el programa propone una reducción de aproximadamente el 55 por ciento para Astano y del 26 por ciento para AESA, y aunque teóricamente asigna a Astano una cifra de empleo en diversificación de industrias mayor que la de AESA, este último astillero dispone de una inversión real de 850 millones para sus 850 empleados sobrantes, en el parque de desguace, mientras que Astano queda con un sobrante de 1.616 trabajadores, pero únicamente con meras expectativas de empleo, sin ninguna dotación financiera.

Finalmente, resulta claramente injusto e incoherente que el centro de desguace se programe para Cádiz, cuando los centros de demanda de chatarra se encuentran en la comarca ferrolana, como son Megasa y Sudegasa, hecho que se reconoce en el propio programa de reestructuración. E igualmente es de destacar que de los 1.450 millones a invertir en la comarca gaditana, 600 se destinan al astillero de Puerto Real, lo que da idea de la situación actual real del astillero, aún en construcción, mientras que Astano se encuentra totalmente terminado y en óptimo funcionamiento, como lo acreditan las numerosas construcciones, las más grandes de España, de él salidas.

Por todo ello, y ante la grave situación que este programa de reestructuración del sector de la construcción naval crea para el astillero ferrolano de Astano, que queda claramente discriminado en el concierto general, y especialmente respecto de AESA y sus instalaciones gaditanas, se pregunta:

1. ¿Cuáles son las medidas concretas que el Gobierno va a tomar para corregir esta injusta discriminación de Astano y la industria naval ferrolana en general?

2. ¿Qué criterios han decidido esta discriminación de Astano en el programa de

reestructuración de la construcción naval, especialmente en comparación con AESA?

3. ¿Por qué no se han tomado, como se ha hecho con la comarca gaditana, ahora además favorecida con la implantación de la General Motors, medidas concretas de inversión en la comarca de El Ferrol?

¿Qué criterio se ha seguido, en concreto, para la no instalación en la zona ferrolana del centro de desguace, cuando en ella se encuentran los principales centros de demanda de chatarra?

Madrid, 25 de junio de 1979.—**María Victoria Fernández-España y Fernández-Latorre.**

Suscripciones y venta de ejemplares:

SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.

Paseo de Onésimo Redondo, 36

Teléfono 247-23-00, Madrid (8)

Depósito legal: M. 12.580 - 1961

Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID