



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 480

Pág. 1

INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. PABLO MATOS MASCAREÑO

Sesión núm. 37

celebrada el miércoles 11 de diciembre de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión de Industria, Energía y Turismo:

- Del señor presidente de la Asociación Sostenibilidad Siderúrgica (Castro Alberto), para informar sobre su sector empresarial. (Número de expediente 219/000521) 2
- Del señor miembro de la junta directiva de la Asociación Española de Equipos y Componentes para Automoción, Sernauto (Pujol Artigas) y del señor director general de Sernauto (Jiménez Saceda), para informar sobre su sector empresarial. (Número de expediente 219/000522) 11

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 2

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

COMPARENCIAS. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN SOSTENIBILIDAD SIDERÚRGICA (CASTRO ALBERTO), PARA INFORMAR SOBRE SU SECTOR EMPRESARIAL. (Número de expediente 219/000521).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, damos comienzo a la sesión número 37 de la Comisión de Industria, Energía y Turismo del Congreso de los Diputados, y lo hacemos con un orden del día —al cual ya hemos dedicado otras sesiones— consistente en recibir a agentes sociales y económicos para que nos expliquen y nos informen sobre todo lo que hacen, sobre todo lo que necesitan, sobre cuáles son sus inquietudes en estos tiempos y sobre cuáles son las expectativas de futuro. El orden del día tiene dos puntos, el primero, y con el que damos comienzo a la sesión, es la comparecencia de don Manuel Castro Alberto, presidente de la Asociación Sostenibilidad Siderúrgica, asociación sin ánimo de lucro que, por lo que me he informado, consiste en crear una marca de sostenibilidad en la que están agrupadas las principales empresas de este sector. Después recibiremos también a los representantes de Sernauto, que es la Asociación española de fabricantes de equipos y componentes para la automoción.

El formato, como saben, es el habitual: habrá una exposición de unos quince o veinte minutos por parte del compareciente y después tendrán lugar las intervenciones de los portavoces de los grupos parlamentarios que soliciten el uso de la palabra y que, dependiendo del número que lo solicite, se dilatarán más o menos en el tiempo, pero estimo que cada interviniente tendrá unos cinco minutos. Para finalizar, podrá contestar el señor Castro Alberto. Sin más que añadir, dándole la bienvenida y agradeciéndole su presencia en esta Comisión del Congreso de los Diputados, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN SOSTENIBILIDAD SIDERÚRGICA** (Castro Alberto): Señor presidente, miembros de la Mesa de la Comisión de Industria, Energía y Turismo del Congreso de los Diputados, señorías, mis primeras palabras son evidentemente de agradecimiento por la oportunidad que como presidente de la asociación tengo de explicar lo que como sector siderúrgico estamos haciendo, y voy a pasar a hacer un repaso de las acciones que estamos realizando y de cuáles son nuestros objetivos y nuestras necesidades en estos momentos. Además, quiero agradecer en primer lugar al señor Mato y al resto de miembros de la Comisión la ocasión que se nos brinda de exponer especialmente estas circunstancias. Entendemos asimismo que este es para nosotros un foro privilegiado para poder concitar la necesaria implicación entre sector público y privado y aún más entre los ciudadanos que dirigimos determinadas empresas y asociaciones y los legisladores que marcan las reglas bajo el mandato del interés general del país.

En primer lugar, y para hacernos una idea, expondré los datos generales del sector. Nuestra contribución al PIB es del 4,6%, es decir, estamos hablando de una producción aproximada de 13,6 millones de toneladas de acero, damos trabajo entre empleos directos e indirectos a unos 80.000 trabajadores y en estos momentos más del 70% de nuestra producción se dirige a la exportación; lo digo para que nos hagamos una idea de los mercados en los que estamos trabajando. Feroz competencia. Contamos con una facturación de aproximadamente 13.000 millones de euros. Bajo la marca Sostenibilidad Siderúrgica hemos puesto en marcha una acción para convertir a las empresas asociadas en las más competitivas dentro de la Unión Europea y bajo una estrategia de responsabilidad social empresarial, asumiendo de esta manera la incidencia que este tipo de entidades tiene en su entorno. Se trata fundamentalmente de un distintivo de excelencia empresarial que garantiza desde la autorregulación unos estándares de calidad y un compromiso en materia de responsabilidad social empresarial pionero a nivel mundial; no existe otra marca en el mundo que esté llevando los estándares de calidad y excelencia empresarial a los tres ámbitos, y a continuación vamos a explicar cómo lo estamos haciendo.

Esta marca es independiente, está abierta a todas las empresas del sector, agrupa a las principales empresas españolas y su concesión requiere la verificación por parte de una auditoría externa, y en este caso hemos trabajado con Aenor, una empresa que merece muchas garantías en este aspecto. Todos los requisitos que cumplen nuestras empresas —este es un dato muy importante— van más allá del estricto cumplimiento de la legislación en vigor, requisitos voluntariamente autoimpuestos como compromiso de las organizaciones con la excelencia empresarial. El principal de los requisitos es disponer de un sistema de gestión de la sostenibilidad, que a través de 56 indicadores y 153 parámetros mide de forma objetiva

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 3

las tres dimensiones de la responsabilidad social empresarial: la dimensión económica —evidentemente la principal—, la dimensión social —donde está contenido el tema de prevención de riesgos laborales, seguridad industrial, etcétera— y la dimensión ambiental. Por tanto, todos estos números nos dan una idea también de que estamos hablando de una evaluación que huye de las grandes declaraciones y que va —permítanme la expresión— al grano. Se mide con puntos y de forma objetiva cuáles son las contribuciones a la sostenibilidad. Esa evaluación numérica de los indicadores es un método práctico y muy fiable para que cada organización pueda conocer cuál es su situación y pueda medirse con respecto a su propia evolución. Además, sirve para demostrar ese compromiso a los agentes económicos y sociales con los que interactúa la empresa y la asociación. Se trata de una herramienta imprescindible para desarrollar e implementar una política de sostenibilidad que facilita la consecución de esos objetivos. Un comité de expertos independiente y por supuesto abierto a la participación de todas las administraciones interesadas regula la concesión y el seguimiento de la marca, y esa marca se concede a título individual a cada empresa. En este momento hay once fábricas españolas, dos portuguesas y una alemana que han conseguido la licencia.

El sistema de gestión de la sostenibilidad, como les he dicho antes, es pionero en el mundo y perfectamente exportable —es la ventaja que tiene este sistema— a cualquier sector, a cualquier subsector, a cualquier género de actividad económica, ya que permite recoger en función de la reglamentación que se hace de cada marca las especificidades de cada actividad. Hoy podemos afirmar, además, que la marca está consolidada —estamos hablando de una marca que se crea en el año 2008— y un dato que les doy es que fue especialmente tratada como ejemplo positivo en el VI Encuentro latinoamericano de empresas socialmente responsables, que se celebró recientemente en México. Añado, además, dos datos muy significativos que acreditan nuestros compromisos y que juegan a favor de la política exterior de España. Estos datos son los siguientes: el primero es que la asociación ha firmado el Pacto mundial de Naciones Unidas, y lo decimos precisamente en un momento en el que España está intentando entrar en el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, y es que nosotros colaboramos con el hecho de que una de sus asociaciones está adhiriéndose al pacto mundial. También nos hemos incorporado como marca de sostenibilidad siderúrgica a la marca España. Todo ello da una idea de la iniciativa que como sector hemos adoptado.

La filosofía que subyace en la marca —y este tema también es muy importante— es que el cumplimiento de la ley no tiene que ser premiado, tiene que ser exigido. Por tanto, lo que tiene que hacer es promover el compromiso voluntario. Yo tengo aquí una lista pero no les quiero aburrir, señorías, sobre toda la normativa relacionada con los aspectos ambientales de seguridad y prevención de riesgos laborales que están relacionados con la producción de acero en España. Son muchos, pero no quiero aburrirles, desde las evaluaciones ambientales, las autorizaciones ambientales integradas, hasta las normas de seguridad industrial, pasando por toda la normativa de prevención, la normativa es ingente y abundante. Lo que sí queremos decirles, señorías, es que como destinatarios y cumplidores de esta normativa aprovechamos la presencia de sus señorías para poner en evidencia el cumplimiento desigual en los Estados miembros y, por supuesto, la no exigibilidad de este tipo de requisitos en terceros países.

Por todo ello, y sobre todo porque padecemos esa feroz competencia desleal en nuestra actividad diaria, queremos solicitar a nuestras administraciones y a nuestros representantes que actúen en un doble sentido: de un lado, deseamos que se valore de forma efectiva los compromisos voluntarios adquiridos por la industria y que se favorezca el uso de los aceros sostenibles, eliminando controles y premiando el uso fabricado por empresas que estén en posesión de la marca; y, por otro, también queremos que las autoridades europeas y locales exijan a quienes pretenden introducir productos y servicios de otros Estados los mismos requisitos que cumplimos nosotros aquí. Les voy a ilustrar con un ejemplo que es muy significativo. En el último informe de la Dirección General de Comercio de la Unión Europea, que se ha presentado recientemente —el décimo estudio—, se han identificado ciento cincuenta nuevas barreras a los productos europeos, introducidos precisamente por los treinta y un principales socios comerciales de la Unión Europea; además, solamente se han eliminado dieciocho. Entre estos socios, da la casualidad de que hay muchos Estados que en nada contribuyen a la sostenibilidad, con lo cual les sugiero y les ruego que reflexionen sobre este tema.

La realidad, señorías, es que la Unión Europea y España han lastrado a la industria siderúrgica con costes, regulaciones, tributos y cargas que la sitúan en riesgo excesivo de huida hacia otros países. Los productos siderúrgicos extracomunitarios siguen entrando masivamente en Europa y, por si fuera poco, muchos de los socios comerciales de la Unión Europea ponen cada vez más barreras a los competitivos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 4

productos siderúrgicos europeos. Recientemente, la Comisión Europea, como sabrán sus señorías, consciente de ese grave riesgo, ha aprobado una comunicación bajo el título Plan de acción para una industria siderúrgica competitiva y sostenible en Europa, con el objeto de apoyar al sector, fortalecer a la industria siderúrgica europea y evitar la huida de las empresas. Ese plan invita a los Estados miembros a que eliminen los obstáculos que lastran a la siderurgia, a que mejore la sostenibilidad de los productos de acero para la construcción y a que apoyen las iniciativas que asociaciones como la nuestra están haciendo. Una circunstancia muy relevante es que el plan europeo cita expresamente la marca SuSteel, que es la versión europea de nuestra marca, es decir, que en Europa con respecto a este tema tienen claro que la acción que nosotros estamos llevando a cabo es fiable y está contrastada.

Hemos hecho partícipes de esta delicada decisión a diversas instancias nacionales y, en concreto, se ha creado un grupo de trabajo para este tema. Nuestro sector en España ha sabido buscar con esta marca la excelencia y hoy podemos decir que dentro de la Unión Europea tenemos un modelo contrastado, fiable, objetivo, trazable, independiente y exportable, que aporta una metodología y unos criterios de valoración que pueden adecuarse a cada sector. Una industria básica como es la siderurgia es imprescindible para el desarrollo económico y social de cualquier Estado o comunidad, y estamos en un tiempo clave, señorías, y nos permitimos insistir en este tema. Las autoridades deben y pueden elegir entre una industria localizada en países donde no existe ningún tipo de compromiso social, económico ni ambiental, o en defender y apoyar a la industria siderúrgica española y europea, que es líder mundial en responsabilidad social empresarial.

Como consecuencia de todo lo expuesto, queremos plantear una serie de reflexiones para su consideración en eventuales iniciativas parlamentarias: iniciar de forma inmediata un proceso de diálogo con las administraciones implicadas para elaborar y aprobar un pacto de estrategia industrial —lo necesitamos; necesitamos que las administraciones se comprometan con la industria y que se comprometan con hechos—; defender ante las instituciones esta marca y ponerla como modelo de la estrategia del plan de acción en Europa —recordemos que ya tienen esta marca empresas españolas, portuguesas y alemanas, con lo cual se trata de un sistema que ya está contrastado en varios países de la Unión Europea—; invitar al Ministerio de Industria, Energía y Turismo para que impulse y promueva acciones que eviten deslocalizaciones de nuestras empresas; que se trabajen instrumentos normativos de incentivación de la responsabilidad social empresarial como está establecido en el artículo 39 de la Ley de Economía Sostenible; promover la firma de acuerdos o convenios para validar el uso de la marca con el Ministerio de Industria; promocionar adecuadamente los productos de acero sostenible. Lo que estamos ofreciendo es una garantía de origen español que juega a favor de la marca España y que implicaría el desarrollo de actuaciones destinadas a mejorar la percepción de los productos de acero sostenible.

En este sentido, y como primera exploración de lo que se podría trabajar, el reconocimiento de la marca podría llevar aparejada la creación de un mecanismo de contratación pública en donde tendrían preferencia praxis empresariales apoyadas en responsabilidad social empresarial. Esto, además, no es ningún invento, sino que ya está establecido en bastantes comunicaciones y en normativas de la Unión Europea. Los poderes adjudicadores pueden tomar en cuenta para primar ese tipo de praxis muchos criterios: se puede tomar la necesidad de proteger el medio ambiente, la consideración de aspectos sociales relacionados con la promoción de empleo, la puesta en valor de acción tractora en el ámbito tecnológico, etcétera. Hay una serie de comunicaciones de la Unión Europea en las que tampoco voy a entretenerme pero que sí avalan la posibilidad de adjudicar ese tipo de contratos a empresas que promueven esas praxis. Lo que pretendemos, en definitiva, señorías, es ofrecer la iniciativa para que España y su Gobierno la lideren dentro de la Unión Europea. Nosotros ya tenemos un sistema que funciona, al que la Unión Europea ha dado un espaldarazo y creemos que es una oportunidad para aprovecharlo. Nuestras propuestas y demás iniciativas se fundamentan en un argumento incontestable e irrefutable, que es la sostenibilidad, y ese argumento es difícilmente discutible en estos tiempos.

El desarrollo sostenible efectivo —reмарcamos la palabra efectivo— debe ser asumido por la sociedad en general, y para que este hecho se produzca los responsables políticos deben tomar decisiones tanto políticas como económicas para que se favorezca la adopción de tales principios. Así también lo corrobora el Consejo Europeo de 2009 cuando confirmó que el desarrollo sostenible sigue siendo un objetivo fundamental de la Unión Europea en virtud del Tratado de Lisboa. Terminó diciendo que el desarrollo sostenible solo es sostenible si lo es económicamente y, como en estos días en los que la industria siderúrgica se está viendo sobrepasada con algunas decisiones derivadas de la reforma eléctrica, quiero permitirme decir, señorías, porque seguramente no tendré la oportunidad de comentarlo otra vez, que,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 5

como alguna de sus señorías comentaba antes, se ha puesto en marcha una bola con el tema energético, y les digo que esa bola nos está cogiendo a las empresas siderúrgicas y nos está aplastando. Hay muchas empresas de nuestro sector que están seriamente comprometidas con, por un lado, la elevación de los precios del kilovatio —es decir, el precio de mercado— y también están bastante comprometidas con la reforma del sistema de interrumpibilidad, que durante muchos años ha sido un ingreso bastante importante, pues con la drástica reducción de esos ingresos se nos ha puesto en muy serias dificultades.

Señorías, termino. Al final de lo que estamos hablando es de que las autoridades pueden elegir entre unos productos y servicios procedentes de Estados en los que no hay ningún tipo de compromiso social, económico ni medioambiental o apostar por una industria siderúrgica española que es líder mundial en responsabilidad social empresarial.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al turno de intervención de los distintos grupos parlamentarios. En primer lugar, y por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Román Ruiz.

El señor **RUIZ LLAMAS**: En primer lugar, doy la bienvenida a don Manuel Castro Alberto, presidente de la asociación; le agradezco su comparecencia y las explicaciones y datos que nos ha dado en las perspectivas de presente y de futuro de las empresas siderúrgicas en nuestro país, un sector —él lo ha remarcado pero vale la pena decirlo— de gran importancia económica para nuestro país. No en balde las cifras en facturación —usted lo ha dicho— lo corroboran: 13.000 millones de euros en puestos de trabajo, 60.000 directos y 20.000 indirectos, y colabora en el PIB nacional prácticamente con un 5%. Después está la siderurgia, para mí una de las columnas vertebrales de la industria del metal: la automoción, la construcción, la obra pública, la maquinaria, los bienes de equipo, los transformados mecánicos. Además, el sector siderúrgico es uno de los mayores recicladores de Europa, solamente superados por Italia y Alemania; el 75% del acero fabricado en nuestro país es reciclado. Esto habla ya de sostenibilidad en el sentido de una industria que ha evolucionado de manera muy importante. Desde el año 2008, como usted bien ha explicado, está definiendo una estrategia clara con la calidad siderúrgica, impulsando también un concepto que a mí me parece muy importante en nuestras grandes empresas, en línea con lo que en Europa se está haciendo, el de la responsabilidad social empresarial. La asociación que usted preside tiene el cometido de llevar a cabo de forma muy loable actuaciones en relación con las administraciones públicas, las instituciones privadas y los agentes económicos, sociales y sindicales para que, además de crear riqueza y puestos de trabajo, que yo creo que es fundamental para nuestro país, se fortalezca el proceso productivo para llegar a esta recuperación económica y que asimismo los avances —aquí pongo también el énfasis— redunden en beneficio de la sociedad en general.

Mi grupo, pues, aplaude este esfuerzo pionero de las empresas españolas siderúrgicas para implantar una marca de acero sostenible, un sector —usted lo ha dicho— que tiene grandes dificultades y amenazas de deslocalización. Usted ha hablado de feroz competencia y de cese de actividad y cierre de fábricas en el conjunto de Europa porque un determinado mercado negro —podríamos decir— entra en marcas extracomunitarias y no compite con los mismos requisitos, para entendernos, que las normativas europeas. Ese es un tema que tiene que exigir la Unión Europea en línea con lo que ha impulsado en estos momentos, requisitos de sostenibilidad hoy exigibles que tienen que ver con el cambio climático, con los cambios ambientales y con los cambios de modelo económico y productivo que se están llevando a cabo.

Ustedes han trabajado en esta marca de sostenibilidad como un distintivo de excelencia que garantiza esos estándares y me parece muy importante que se aproveche ese plan de acción para una industria siderúrgica competitiva sostenible en Europa, proyecto en relación con el cual hay un dictamen de la Comisión Política, Económica y Social del Comité de las Regiones de la Unión Europea que marca las líneas de trabajo que desde Europa se deberían impulsar en el sector siderúrgico. Esta es una de las demandas que deberíamos encauzar a través de la legislación, funcionando conjuntamente con el Gobierno para trabajar en esa línea, porque somos innovadores, porque somos pioneros y en este caso además podemos presumir —usted lo ha dicho también— de una marca España dentro del sector siderúrgico de las más avanzadas de Europa. Apoyamos, por tanto, claramente que por parte del Gobierno se lleve a cabo ese proceso de diálogo con el sector siderúrgico para defender esta marca de sostenibilidad, la marca España, impulsando en el seno de la Unión Europea y liderando ese modelo de estrategia del Plan acción europea, y también analizando la entrada masiva de productos extracomunitarios, que siguen entrando masivamente en Europa, y ver los estándares de cumplimiento medioambiental y las exigencias que la Unión Europea podría poner para que nuestra industria no se vea deslocalizada y no sigamos perdiendo peso y puestos de trabajo en el conjunto de la Unión Europea.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 6

Sé que en los años 2011 y 2012 hemos bajado en cuanto a producción, por lo que le preguntaría qué prevén para el año 2013. Y también me gustaría saber —es otra pregunta que le hago— cuáles son las perspectivas para 2014. Si esto es reforzado, ¿ven ustedes la posibilidad de que la industria española no solo sea una industria exportadora sino que también mantenga en estos momentos el peso que tiene en nuestro PIB? En todo caso, nos ponemos a su disposición como Grupo Socialista para ayudarles y acompañarles en todo aquello que sea posible.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, tiene la palabra la señora Riera.

La señora **RIERA I RENÉ**: Quiero dar las gracias al compareciente por la exposición que ha hecho y por permitirnos insistir en la importancia de la industria y de la política industrial.

Ha hecho referencia en su exposición a dos ejes muy importantes cuando hablamos de economía y sobre todo de industria: a la competitividad y a la excelencia. Y ha presentado una herramienta, que valoramos positivamente, que ha de ser un instrumento al servicio de estos objetivos de excelencia que han de perseguir la industria y las empresas correspondientes de los diversos sectores, pero que seguro que ha de tener también una repercusión muy importante en términos de mayor y mejor competitividad del tejido industrial. El grupo parlamentario que represento es un firme defensor de la industria y creo que hemos de apostar por una nueva industria. No podemos olvidar que estamos en un momento de cambio en nuestra estructura de crecimiento, un cambio hacia una economía mucho más diversificada tanto en términos de sectores como en términos de mercados, una economía que necesita innovar por encima de todo, una economía—cuando hablo de economía también es una industria—que se está internacionalizando, pero creo sinceramente que el éxito, la solidez de los procesos de internacionalización a través de los cuales están avanzando nuestras empresas y nuestra industria será más sólido cuanto más innovación incorporen. Por tanto, hemos de apostar por una nueva industria más innovadora y que persiga estos objetivos de excelencia. Hemos de apostar por factores que determinen o que mejoren, como decía antes, la competitividad de nuestras industrias y de nuestras empresas y creo que el instrumento, la herramienta que ustedes han presentado puede servir claramente a estos objetivos. Sobre todo hay que aportar valor a aquellas empresas que están inmersas en procesos importantes de internacionalización, empresas o industrias con vocación exterior a las que este sello de excelencia y esta herramienta puede aportar un valor importante en términos de competitividad.

Ahora bien, valorando positivamente esta herramienta, convencida de que hemos de resaltar la importancia de la reactivación industrial, de que hemos de apostar por una industria más innovadora, internacionalizada y con este valor de la innovación, hemos de apostar también por una industria más sostenible y que asimismo tenga el sello de la responsabilidad, y todo esto lo hemos de hacer dentro de los parámetros europeos, pues nuestra competitividad se juega en Europa pero también nos jugamos la competitividad de la industria europea ante terceros países. Y sobre todo hemos de trabajar para evitar las competencias desleales que se producen y aportar a nuestro tejido industrial los valores de una competencia leal. Esto hemos de trabajarlo dentro de los parámetros europeos y Europa nos marca directrices, nos hace una serie de recomendaciones que hemos de incorporar a nuestra política industrial, que las empresas han de incorporar en sus estrategias de crecimiento y en sus comportamientos internos y externos. En este sentido, invito —creo que es muy importante— a que seamos más europeos para ganar posiciones en lo que a tener empresas y un tejido industrial más sostenible y más responsable se refiere. Por tanto quiero resaltar la importancia de incorporar los parámetros y directrices que marca la Unión Europea, a las que usted ha hecho referencia en su intervención. Todo ello se enmarca dentro de los mismos objetivos que persigue la Unión Europea de hacer una apuesta clara por la reactivación industrial, siguiendo también los objetivos 2020.

Usted ha hablado de la industria siderúrgica. Nosotros compartimos la importancia de la siderurgia como industria básica e industria estratégica en nuestro crecimiento y cuando hablamos de innovación e internacionalización, pero sobre todo cuando dentro de las reflexiones de política industrial hablamos de la importancia de la innovación en la industria no nos podemos referir solo a las nuevas industrias, sino sobre todo a la necesidad de que las industrias más tradicionales hagan este cambio cualitativo; son las que más necesitan apostar por esta innovación, de tal manera que les permita dar también más solidez a sus procesos de internacionalización. Este es el gran reto y la industria siderúrgica está en él. Esto también comprende el desafío de ganar en responsabilidad, de asumir el desafío de sostenibilidad, pero, repito, también en el marco de los parámetros europeos que marcan estos objetivos de sostenibilidad y de responsabilidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 7

Termino agradeciendo su intervención y compartiendo la importancia del tejido industrial, así como la necesidad de apostar por la industria y establecer una estrategia industrial que nos permita recuperar niveles adecuados de nuestra industria en términos de PIB, que nos permita asumir este cambio en el modelo de crecimiento, y sobre todo estimular y favorecer un entorno que permita a la industria no solo ser más competitiva y perseguir los objetivos de excelencia, sino ser más sostenible y asumir los objetivos de responsabilidad que la industria tiene en nuestro crecimiento económico y social.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en representación del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra el señor Yuste.

El señor **YUSTE CABELLO**: Señor Castro, bienvenido a esta Comisión. Desde nuestro grupo le agradecemos la información que nos ha facilitado en su comparecencia. Nos parece muy interesante que desde un sector industrial como el que usted representa, tan importante en todos los sentidos, se esté implantando esta autoexigencia de responsabilidad social empresarial y especialmente de sostenibilidad. Hace unos años parecería un oxímoron hablar de siderurgia sostenible, y sin embargo hoy usted nos lo ha planteado, es una realidad, los avances tecnológicos permiten que así sea, y en ese sentido nos parece enormemente interesante ese proceso que se está dando en los últimos años en la siderurgia.

Es cierto que cuando hablamos de responsabilidad social es inevitable pensar en la realidad que estamos viviendo, el escenario de crisis brutal que estamos viviendo en estos últimos años. En ese sentido es bueno que incluso en ese escenario de crisis podamos ver la sostenibilidad no como una carga, sino como una excelencia que nos permita competir mejor, y al mismo tiempo la responsabilidad social no como una carga, sino también como una etiqueta de excelencia que nos permita competir mejor. Por lo tanto precisamente en este contexto de crisis al que me refería nosotros queremos dar mucha importancia a esos dos elementos.

No sé exactamente cómo es el desarrollo de los procesos que conducen a la consecución de esa marca de calidad, de esa marca de siderurgia sostenible. No sé si podría explicar algún detalle concreto para que viéramos exactamente el avance que se ha dado en los últimos años en cuanto a sostenibilidad; quizá sería interesante que nos pusiera algún ejemplo. En todo caso de forma inevitable le tengo que preguntar por la responsabilidad social en tiempos de crisis, tiempos en los que estoy seguro de que empresas del sector se han visto obligadas a abordar situaciones complejas, con expedientes de regulación de empleo. Me gustaría saber si esa responsabilidad social empresarial ha obligado a que en esas circunstancias difíciles se haya tenido en cuenta una salida social, se haya tenido en cuenta más que antes una dimensión social en el momento de la regulación del empleo; me gustaría saber si se ha dado esa circunstancia y si nos puede poner algún ejemplo de que efectivamente también en esas circunstancias difíciles la responsabilidad social ha podido funcionar y ser digna de tal nombre. Creo que sería interesante que pudiéramos saberlo.

Quiero terminar con dos cuestiones que usted ha citado y que me parecen enormemente interesantes. Usted proponía un pacto de estrategia industrial. En esta Comisión de vez en cuando algunos grupos alzamos la voz para decir que estamos hablando muchísimo de energía —no sabemos si de forma racional o no— y no estamos hablando casi nada de industria, cuando la sensación que tenemos es que si queremos salir de la crisis tiene que ser con una política industrial activa; al menos nuestro grupo, La Izquierda Plural, viene reclamando un cambio de modelo productivo, cuya clave es un modelo basado en la investigación y en el desarrollo, basado por supuesto en la política industrial, en la economía real, en la economía productiva, en la investigación y en el desarrollo, en la innovación tecnológica y en la sostenibilidad. En ese sentido encaja bastante bien con la propuesta que nos está haciendo usted de plan estratégico industrial. Creo que sería bueno que avanzáramos en esa necesidad de reforzar la apuesta por la industria y en ese sentido nuestro grupo estaría en plena coincidencia con lo que usted decía.

También coincidimos con usted —concluyo ya con esto— en la preocupación por la mala gestión de la política energética de este Gobierno, que está conduciendo a las empresas a situaciones límite. Como grupo quedamos a disposición de poder canalizar propuestas que puedan resultar coincidentes, y que nos puedan ayudar a avanzar en esa dirección de la que hablábamos de impulsar la política industrial, y desde luego aprovechar al máximo las sinergias que nos ofrece este nuevo escenario desde la siderurgia sostenible.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en representación del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Ovidio Sánchez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 8

El señor **SÁNCHEZ DÍAZ**: En primer lugar quiero darle las gracias, señor Castro, por la exposición que nos ha hecho sobre esta marca de sostenibilidad siderúrgica. Creo que no solo ha merecido la pena escucharle a usted, sino a todos los compañeros que desde los diferentes grupos políticos han puesto en el centro del debate no un problema, sino una aspiración de un país industrial de potenciar y ayudar a la industria, en este caso a la siderúrgica, a que sea un elemento tractor de nuestra economía.

Creo que es evidente que el señor Tajani, consciente de la situación que vive la siderurgia, no solo en España, sino en Europa, con una capacidad muy poco aprovechada, que no llega ni al 70 % y con cierres en países como Bélgica, Francia, y algunas plantas en España, a través de esa reunión empezó a indagar y explorar sobre una situación que puede ser complicada, y que usted ha manifestado con toda claridad. Si no mantenemos los estándares de calidad es evidente que nuestra competitividad se puede ir al garete, porque en otros países puede entrar economía negra —no sé si lo llamaría así—, es decir, otros países con menos exigencias pueden invadir un mercado con menos calidad y con menos exigencias medioambientales y sociales. Por lo tanto, esta que es una marca bien definida como marca de sostenibilidad que va unida a la marca España yo creo que lo que pretende —y con acierto— es definir casi una marca de calidad de Europa, y que el desarrollo debe ser compatible con los equilibrios sociales y con los equilibrios medioambientales, y ser muy exigente en ellos. Desde ese punto de vista quiero apoyar y escuchar las sugerencias, que yo creo que esta Comisión agradece, esta cercanía con la sociedad civil e independiente que nos traslada, y es un buen elemento y una buena utilización de la Comisión con estas distintas asociaciones.

A continuación hay también una comparecencia del sector de componentes del automóvil que casi, señor presidente, dado el debate, tendría que haber sido a la vez, porque son dos componentes complementarios. Es evidente que el sector siderúrgico está sumido en una crisis, en un principio fundamentalmente por el automóvil y por la construcción, y en este momento —creo que afortunadamente— más por la construcción y menos por el automóvil. Por lo tanto estamos hablando del mismo proceso, que es el proceso industrial de España y el proceso industrial de Europa, de elementos positivos desde el Gobierno del Partido Popular. Cuando uno sigue los procesos de cada siderurgia española se ve que hubo un gran esfuerzo de los sindicatos por ir acomodando sus exigencias con la patronal para permitir —y yo creo que eso lo logra la reforma laboral— que la empresa siga funcionando, que sea competitiva y que no se cierre. Ahí hay un gran sacrificio que hay que reconocer también, por una parte legal, que tiene un gran desgaste esta legislación pero necesario en un momento de crisis. Cuando hablamos de crisis industrial da la sensación de que de repente llegamos un día y aparece delante de nosotros la crisis industrial. Eso no es así. La crisis industrial viene larvándose con un endeudamiento muy grande del Estado, con una situación financiera muy mala de los bancos y cajas, con un crecimiento absolutamente incontrolable del sector eléctrico, de la deuda tarifaria; es decir, hay una serie de elementos que de repente te abocan a un momento con grandes dificultades.

Yo oigo críticas, que son razonables, desde la oposición: ¿el Gobierno qué hizo hace dos años? En primer lugar, hay que poner el país en su sitio. Hay que decir: miren, estos son los grandes desajustes que tenemos, o los corregimos o nos hundimos. Posiblemente las medidas son impopulares, de acuerdo, pero se gobierna para salvar un país. ¡Hombre, si puedes caer bien a la gente, mejor! Pero normalmente cuando se toman medidas hay mucha gente que las sufre de una manera más determinada y es lógico que convulsione contra ellas. Por lo tanto, ¿el Gobierno qué hizo? Poner en marcha el país, hacer una reforma fiscal, ir a la estabilidad presupuestaria, hacer la reforma de la banca y vamos a hacer la reforma eléctrica. Usted lo dijo. De acuerdo, es evidente que tenemos una energía cara, pero también es evidente que debemos 30.000 millones de euros. Podemos optar por dos cosas: seguir mirando hacia delante y no pagamos, con lo cual al final podrán embargarnos todo el país; o hay que tomar medidas. Y las medidas, ¿cuáles son? En primer lugar, vamos a recortar ese sector eléctrico que nos está desangrando, y dentro de ese sector eléctrico es evidente que si no hay medidas complementarias —y no diría más por si acaso se utilizasen en el «Diario de Sesiones» estas expresiones— hay empresas que serían menos competitivas e incluso que estén abocadas posiblemente a una mayor dificultad de recorte de personal e incluso de no ser atractivos en los mercados. Pero cuando hablamos de esto y hablamos de Europa posiblemente la propia competencia no sea con el extranjero, con el exterior de Europa, sino con la propia Europa; porque vemos plantas que van cerrando en Bruselas y a lo mejor se mantienen en España. ¿Por qué? Porque posiblemente a través de las reformas que se fueron haciendo España empieza a ser más atractiva, y puede competir con unos ajustes distintos. Por lo tanto agradezco muchísimo su comparecencia, que nos permite reflexionar de una manera honesta sobre estos temas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 9

El trabajo que tenemos es difícil, y yo posiblemente sí apostaría sin duda alguna por que Europa tome un liderazgo en estos temas. Lo que no podemos es hacernos trampas interiormente, sino que toda Europa debe ser competitiva con todo un desafío externo, especialmente por países desarrollados emergentes, como puede ser Corea o toda la parte asiática, que estamos viéndolo en el acero, pero evidentemente nada más que vemos la industria transformadora, estamos viéndolo en los barcos, estamos viéndolo en una serie de competencias que al final, si no se venden barcos o no hay astilleros, lo que tampoco se compra es acero. Lo mismo pasará con los coches, o con otras industrias. Esta es una industria básica muy sensible a todos los desarrollos, y por lo tanto también muy necesaria de una política integral en la que todos los factores tienen que estar absolutamente equilibrados si queremos ayudar a los sectores productivos básicos.

Le agradezco que esté aquí. Creo que a nosotros nos permite también reflexionar, pero sobre todo trasladar la opinión de que somos un país industrial, y que por lo que tenemos que velar y ayudar es a que todo el tema industrial, especialmente primario, siga siendo un elemento tractor, porque al final nuestro gran problema es el industrial, pero decimos que es el industrial porque lo que tenemos es un gran problema de empleo, y la industria es una gran creadora de empleo y de trabajo. Por lo tanto para lograr nuestro objetivo, que es el empleo, lo que tenemos que hacer es corregir todas las imperfecciones que tiene el sistema o todas las exageraciones que hubo en el sistema, reconvirtiendo toda esa deuda en un gran potencial de país para poder explotar y ayudar a estos sectores.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para contestar a las cuestiones que se le han planteado o comentar las reflexiones que se han formulado, tiene la palabra el señor Castro Alberto.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN SOSTENIBILIDAD SIDERÚRGICA** (Castro Alberto): He tomado nota de todos los comentarios. Creo que no se me ha olvidado ninguno. Evidentemente voy a pasar por encima de todo, espero que con la suficiente profundidad para aclarar lo que se precisa.

En cuanto a precisiones, señor Ruiz, sobre 2013-2014 hay muy poca visibilidad; el problema es que hay muy poca visibilidad y en la industria es lo que echamos en falta. Nuestras plantas invierten mucho en modernización e innovación, pero para invertir necesitan cierta visibilidad en el tiempo, y eso es lo que nos hace falta ahora y lo que no vemos. ¿Qué va a pasar con la producción? Los niveles de producción en 2013 ya están siendo bastante bajos. Un dato bastante significativo: la cifra total para la construcción es que España consumía más de 6 millones de toneladas al año, y ahora estamos escasamente en un millón de toneladas. Eso lo dice todo. ¿Cuáles son las previsiones? Si me permiten la expresión, nosotros llevamos cinco años esperando a que se nos oiga, y lo que no queremos es que se tarden cinco años más en lanzarnos el salvavidas, porque no duramos cinco años más.

Con respecto a sus cuestiones, señora Riera, le voy a poner un ejemplo sobre el tema de la innovación y la internacionalización. Antes prácticamente la producción española iba directamente al consumo nacional. Eso ahora es impensable. Estamos hablando de más de un 70% destinado a la exportación. Eso que puede quedar muy bien en un titular para nosotros es una desgracia, porque cuando el consumo español era el que era, los precios también eran los que eran. Vender en un mercado donde estamos compitiendo con empresas de países que todos tenemos en mente de Oriente Medio o el este de Europa es —como dije al principio de mi intervención— una competencia feroz. Eso es lo que nos ha tirado los márgenes, y no obstante es donde seguimos trabajando. Aquí lo que hemos visto es que la única manera de seguir hacia delante es hacernos cada vez más competitivos. Tenemos que salir de esto siendo más competitivos.

Una cosa que también me interesaba comentar es el tema de la innovación. Nosotros cuando hablamos de innovación muchas veces pensamos en la robotización, pero hay ejemplos más claros de innovación al servicio sobre todo de lo que es el trabajo de las personas. Nosotros tenemos muchas plantas en donde los gruístas han trabajado toda su vida; montan una grúa a veinte metros con grúas que evidentemente hacen que se resintieran de la espalda, se resintieran de las articulaciones. ¿Qué innovación hemos planteado? Hemos trabajado y hemos hecho inversiones muy grandes para bajar a los gruístas de esas grúas. Hoy en día hay muchos gruístas que están trabajando en una silla como en la que yo estoy sentado ahora mismo, y que están manejando cucharas y recipientes de decenas de toneladas desde su puesto. Eso es innovación, sobre todo innovación al servicio del trabajador, que para nosotros es lo más importante. Los robots y las etiquetas automatizadas quedan muy bien, pero lo más importante es esa innovación dirigida al trabajador, y sobre todo dirigida a que el entorno en el que nos movemos no esté constantemente en lucha contra nuestra posición, y ahí hablamos de los temas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 10

medioambientales. Las innovaciones en temas ambientales de la industria siderúrgica son muy, muy importantes. Estamos hablando de que muchas de nuestras industrias han sido las primeras en encapsular los hornos de fusión, y estamos hablando de inversiones de varias decenas de millones de euros. Eso también es innovación dirigida directamente a cuidar de los ciudadanos que están más cercanos a nuestra industria.

Señor Yuste, usted me preguntaba cómo hemos llegado a esos estándares, sobre todo en relación con el empleo, qué hemos tenido que hacer en este entorno. Evidentemente santos no somos ninguno, hemos estado en situaciones muy complicadas, pero sí le puedo decir al respecto que hay muchas empresas de nuestro sector que en meses atrás han hecho contratos indefinidos, algo que es muy difícil de encontrar, pero lo hemos hecho. ¿Por qué hemos contratado trabajadores indefinidamente? Evidentemente no porque seamos santos, sino porque la ventaja de nuestro sector y de nuestra industria es que nuestro empleo busca también una calidad en la formación. Nuestros trabajadores necesitan tener una formación y un adiestramiento bastante potente, que es una de las ventajas por las que hemos llegado hasta donde estamos.

Quiero darle dos o tres pinceladas en cuanto a los estándares alcanzados. En nuestro caso todas las empresas asociadas a la marca tenemos el estándar en la ISO 14001, que parece algo fácil, pero que para conseguirlo hay que trabajar mucho. Para conseguir, por ejemplo, el estándar en materia de prevención de riesgos laborales, que para nosotros es un tema capital, todas tenemos el estándar de la OSHA 18001, siendo muy difícil llegar a ese estándar. Todas las empresas estamos comprometidas con la reducción de la siniestralidad hasta límites insospechados. Si me lo permite le diré que muchas de las empresas que estamos asociadas penalizamos a nuestros directivos económicamente cuando hay accidentes. Eso es buscar la excelencia.

Señor Sánchez, usted se ha referido al tema de la reforma laboral y me va a permitir que le diga que el problema de la reforma laboral no son sus ventajas —que nosotras algunas hemos visto—, el problema es la contrarreforma judicial que se ha hecho. Buena parte de lo que se haga en esa línea no será efectivo sin que nuestros jueces tomen conciencia de la situación. Si me permiten un paréntesis les diré que soy abogado en ejercicio y actúo en sala; he hablado con muchos magistrados y en una ocasión uno de ellos —lo puedo decir porque ya está retirado— me dijo que nosotros éramos un contrapoder, y por tanto tenemos que velar por el más débil, que es el trabajador. Esto ha cambiado, ahora el más débil es la empresa, ahora en muchos de nuestros comités de empresa decimos: señores, hay momentos en que hay que ordeñar la vaca y momentos en los que hay que engordarla, y ahora hay que engordar a la vaca. Nosotros hemos pasado por momentos en que se podía ordeñar a la vaca y se ha ordeñado, pero ahora no se puede hacer, ahora hay que alimentarla. Por tanto el tema de la reforma se está quedando también en menos por la contrarreforma judicial.

Ustedes han dicho que lo que primero quieren hacer es salvar al país, y nosotros también estamos empeñados en hacerlo, pero les pedimos ayuda para que dentro de esa actitud de salvar al país esté también el salvar a las empresas para que podamos sobrevivir a esto que ha sucedido, a este tsunami que nos ha pasado por encima.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Castro. Nuevamente le agradezco su presencia en esta Comisión y quiero manifestarle que, aunque los trabajos de la Comisión durante esta legislatura se han desarrollado sobre todo en el ámbito de la energía, la preocupación de todos los grupos parlamentarios que la conforman, y estoy seguro que también del Gobierno, por el sector industrial es enorme y no solo por el deseo de incrementar su peso en el producto interior bruto español y su contribución a las exportaciones, sino porque aquí se ha citado el empleo. Creo que la industria es un ejemplo de calidad en el empleo, no solo en su calidad temporal, sino en la calidad salarial, que también es más elevada que en otros sectores; también por la cualificación que se necesita o que tiene el empleo industrial y por el valor añadido con que cuenta. Quiero que se vaya de aquí con el convencimiento de que somos muy conscientes de ello. Muchas gracias.

Interrumpimos un momento la sesión para despedir al señor Castro y dar la bienvenida al próximo compareciente. **(Pausa)**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 11

— **DEL SEÑOR MIEMBRO DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EQUIPOS Y COMPONENTES PARA AUTOMOCIÓN, SERNAUTO (PUJOL ARTIGAS) Y DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE SERNAUTO (JIMÉNEZ SACEDA), PARA INFORMAR SOBRE SU SECTOR EMPRESARIAL. (Número de expediente 219/000522).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es la comparecencia de los representantes de la Asociación Española de Equipos y Componentes para Automoción, Sernauto. Me acompañan don Francisco Javier Pujol Artigas, miembro de la junta directiva, y don José Antonio Jiménez Saceda, director general de Sernauto.

Les comento el formato: en primer lugar, intervendrán ustedes durante un tiempo aproximado de quince o veinte minutos; luego lo harán los representantes de los grupos parlamentarios para plantearles las cuestiones que estimen conveniente o las reflexiones que les produzca su intervención y, por último, contestarán ustedes a esas reflexiones.

Les doy la bienvenida a esta Comisión y considérense en su casa porque, entre otras cosas, lo es. Tiene la palabra el señor Pujol.

El señor **MIEMBRO DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EQUIPOS Y COMPONENTES PARA AUTOMOCIÓN, SERNAUTO** (Pujol Artigas): Les agradecemos la invitación, es un placer. Intentaremos hacer la presentación en esos veinte minutos de los que nos han dicho que disponemos. Haremos una panorámica que partirá de la industria de la automoción a nivel global para situarles en el contexto y acabaremos concretamente en la industria de la automoción en España y el sector de componentes español, que al final es el objetivo de esta ponencia.

La primera página de la presentación muestra la relevancia de la industria de la automoción a nivel mundial. Sería el sexto país del mundo en términos de generación de PIB, eso habla por sí solo de la importancia del sector del automóvil a nivel global. El sector ha crecido un 34 % en los últimos años. Hace diez años, en el año 2003, la producción a nivel global era de 55 millones de vehículos, este año vamos a cerrar con unos 83 millones de coches, en los próximos años va a seguir creciendo un 25 % y la previsión para el año 2020 es que la producción de automóviles a nivel global sea de unos 106 millones de coches, pero con un cambio muy importante de *mix*, porque el 55 % de la producción de vehículos estará ubicada concretamente en Asia. Solo China en el 2020 va a representar 36 millones de vehículos producidos; de lejos va a ser el país con mayor producción mundial. Hoy ya, con 25 millones de coches, es el país que más produce a nivel global. Hay 10 millones de personas que se dedican a la fabricación del automóvil en todo el mundo. Les quería poner un ejemplo importantísimo de lo que significa el sector de la automoción. Habrán oído recientemente las consecuencias o conclusiones del Plan Obama cuando en Estados Unidos en el 2008 cayeron las producciones de coches alrededor de un 30 % y el Gobierno americano intervino inyectando capital en General Motors y en Chrysler por valor de 50 billones de dólares. De esos 50 billones ha recuperado 39 billones y un estudio independiente del sector dice que la rentabilidad de esa inversión para el Gobierno americano ha sido impresionante; solo de ahorros en pagos para el desempleo y en generación de impuestos ha supuesto más o menos unos 37 billones de dólares de beneficio al Gobierno americano. Eso, vuelvo a repetir, habla por sí solo de lo importante que es ese sector a nivel global no solo por lo que implica en generación de empleo, sino también por lo que significa en cuanto a innovación tecnológica. Dentro de los cinco fabricantes mundiales hay dos europeos, Volkswagen y el Grupo Daimler; eso también dice lo importante que es ese sector para Europa y en concreto para la locomotora europea que es Alemania.

En la siguiente transparencia les queremos explicar la transformación del sector. Hace unos cuarenta años este sector estaba totalmente integrado. El fabricante de coches no solo hacía el coche, sino que además producía muchos de los componentes en casa. Con el objetivo de reducir los gastos fijos y los gastos de estructura —es un sector tremendamente competitivo—, en los años setenta se produjo una transformación y se pasaron muchísimas de las responsabilidades a los proveedores de primer nivel y el constructor hoy solo se encarga del diseño del vehículo, del ensamblaje final, de la fabricación de los motores y de la comercialización. Esto es lo que para ellos es *core* y estratégico; todo lo demás se ha delegado en lo que ellos llaman proveedores de primer nivel. En España —lo repetiré después— tenemos cinco o seis grandes ejemplos de estos proveedores de primer nivel, donde nos dedicamos a la fabricación y diseño de todo tipo de piezas, ensamblaje de sistemas y módulos y servicios. Eso ha implicado que el equilibrio entre el cliente y el proveedor haya cambiado de una manera muy importante y significativa. Hoy el peso del proveedor es el 70 % del valor del vehículo y el 30 % del valor del vehículo es el que controla el cliente final;

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 12

el 70% del coste del vehículo se lo damos los proveedores de primer nivel, segundo nivel. Por cada puesto de trabajo que se genera en un cliente final, en Ford, General Motors, Chrysler o BMW, los proveedores generamos cuatro; por eso también ese papel tan relevante y estratégico de la industria de componentes.

Si analizamos un poco el árbol de la industria española de la automoción, nos encontramos con que somos el undécimo productor mundial de vehículos y el segundo de Europa. Este año se han producido 2.100.000 vehículos en España. Estuvo aquí el presidente de Anfac y les dijo que el *target* y el objetivo en el año 2018 era alcanzar los 3 millones de vehículos. Creo que el año 2013 ha sido un año muy importante para el sector español de automoción en general porque hemos sido los grandes ganadores de esta guerra global en el mercado europeo para conseguir asignación de vehículos. Todas las plantas españolas han conseguido batir a sus rivales europeos para llevarse las nuevas adjudicaciones de vehículos. Un ejemplo claro es Ford en Almussafes, que se ha llevado toda la producción de la planta de Bélgica, de Genk; la planta de Zaragoza se ha llevado también la producción no solo de coches de la propia marca General Motors, sino también de PSA. Cada uno de los constructores en España ha conseguido no solo renovar los vehículos que tenía, sino también robar cuota de mercado a sus competidores, sus propias plantas del grupo en otros países europeos. Algo muy importante también es que el 87% de la producción española de vehículos se exporta a Europa, y esto también nos dice que España está haciendo los deberes en cuanto a flexibilidad laboral y mejora de competitividad, porque hemos sido capaces de ganar otra vez a nuestros rivales europeos. Todos los principales fabricantes de vehículos y de componentes a nivel mundial tienen sede aquí en España. Hay una gran diferencia, y es que tienen sede pero generalmente de fabricación —en esto me extenderé un poco más tarde—, pero no de I+D. En I+D los que sí tenemos somos los fabricantes de componentes de capital español. Esta es una singularidad que es muy importante que sus señorías entiendan porque es lo que marca una gran diferencia en cuanto al valor añadido del trabajo que nosotros generamos. Hay diecisiete fábricas de vehículos en España y hay más de mil empresas de componentes en nuestro territorio. Nuestro sector genera el 10% del PIB español, el 9% de empleo en España, el 12% de inversión en I+D y el 18% de la exportación de nuestro país.

La historia de nuestra industria está totalmente ligada al Plan de desarrollo industrial y sobre todo el gran generador de la industria española de componentes se inicia con el nacimiento de Seat. La gran transformación en cuanto a calidad y productividad se da cuando vienen las grandes multinacionales, sobre todo americanas y alemanas, y se implantan en España en los años setenta, ochenta, enseñándonos todas las técnicas de productividad y calidad y elevando los estándares de la industria española, que es lo que permite que hoy seamos exportadores de tecnología y de calidad. La crisis ha supuesto un duro golpe para el sector porque muchas multinacionales han reducido su capacidad productiva en España, ya que el crecimiento de producción se realizaba en el este de Europa. También muchas pymes de capital español han sufrido grandes problemas estructurales, sobre todo por un problema de financiación que ustedes bien conocen. Pero es clave y muy relevante mantener esa competitividad en el sector de componentes, porque en el siguiente gráfico ustedes pueden ver con toda claridad que hemos pasado de un peso equivalente entre el constructor y el proveedor del 50 y 50 en el valor añadido del vehículo a que en 2011 nosotros, los proveedores de primer, segundo y tercer nivel, representemos el 70% del peso económico en la fabricación de un vehículo.

La inversión de componentes y de empresas de capital extranjero está muy distribuida, la lideran las compañías alemanas, el 35% de inversión extranjera viene de capital alemán; el 28 son empresas americanas; el 23% empresas francesas. Pero, como he dicho antes, la parte relevante, significativa de la industria de componentes española es sobre todo estas grandes multinacionales españolas, en donde hoy tenemos unos 75.000 empleados a nivel global y, de ellos, más de 12.000 en España, y de estos 12.000, hay 3.000 que se dedican única y exclusivamente a I+D. Una parte muy importante de todo esto es que aquí sí que podemos poner un ejemplo claro de éxito del sector industrial español, porque somos cinco o seis grupos de un tamaño considerable, pero si nos juntáramos, como siempre decimos y bromeamos entre nosotros, podríamos construir un coche entero, porque tenemos una compañía como Gestamp, que lidera todo lo que es estructura externa del coche; tenemos una compañía como Antolín, que lo que lidera es todo el interior del coche; una compañía como Mondragón y CIE, que lideran todo lo que son subcomponentes dentro del coche, y una compañía como Ficosa, que lidera todo lo que son sistemas electrónicos dentro del coche; es decir, que todos juntos casi podríamos fabricar un coche porque hacemos todo tipo de productos. Eso también implica que entre nosotros haya una muy buena relación y nos ayudemos mutuamente para aprender de los retos de la globalización de la inversión en I+D. Estas empresas, como decíamos antes, son empresas que han tenido la capacidad de poder crecer en aquellos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 13

mercados donde existe mayor crecimiento. Como he dicho antes, si vemos hoy la producción de vehículos, esos 100 millones de coches que se van a fabricar en 2018, claramente el 50% está en Asia y estas compañías han tenido la habilidad de implantarse en estos mercados de alto crecimiento. También estamos implantados en Norteamérica y Sudamérica y toda la región europea. Tenemos tecnología y producto propio, tenemos interlocución directa con los centros de decisión, que desgraciadamente no están en España, los centros de decisión del sector están en Alemania, en Francia, en Estados Unidos, en Japón. Esta interlocución directa también enriquece al país porque podemos dar una panorámica clara de los retos y oportunidades que tiene este país y cuáles son las expectativas de los constructores globales que están afincados en este país. También es muy importante que para hacer todo eso, la globalización y la inversión en I+D, se requiere una solvencia financiera.

Lo que he dicho antes que también es muy diferencial, es todo el aspecto de I+D. Como he comentado, los centros de I+D de estas cinco o seis compañías dan empleo directo a 2.500 o 3.000 personas, y trabajamos en nuevos materiales, materiales ligeros, que estén conformes también con la reducción de CO₂; trabajamos también en todo lo que son sistemas electrónicos de seguridad y comunicación, y en cualquiera de los centros de investigación de estas compañías españolas pueden ver desde la comunicación de coche a coche, a coche infraestructura —que será obligatorio por legislación europea el año 2016—, hasta un coche que se conduce sin conductor. Eso lo pueden ver también en los centros de desarrollo españoles, no hay que ir a Alemania, no hay que ir a Estados Unidos, pero eso requiere de una inversión en capital para financiar la I+D muy considerable e importante. La clave del éxito de esta industria está en la integración de la cadena de valor, somos arrastre de proveedores de segundo y tercer nivel. Lo decíamos antes, por cada empleo que crea el constructor nosotros creamos cuatro. Somos un ejemplo y una referencia de innovación, el sector de automoción junto al sector farmacéutico son los que más invierten en I+D. Somos un sector tremendamente competitivo, desde los años ochenta estamos acostumbrados a deflacionar los costes. El cliente nos exige productividades que pueden ir del 1 al 3% anual desde el año 1980. Por lo tanto, tenemos que ser tremendamente competitivos y reinventarnos constantemente, y estamos todos tremendamente internacionalizados, está en nuestro ADN.

Las conclusiones que queríamos hacerles llegar es que como representamos ese 10% del PIB, el 12% del empleo, el 17% de la exportación del país, tenemos unos retos muy importantes, pero hemos de ser conscientes de que nos faltan centros de decisión en España; no los tenemos, los únicos que tenemos son los de estos proveedores de primer nivel que les hacemos un poco de enganche de lo que necesita el constructor final. Tenemos una gran dificultad en la capacidad de acceso a financiación, y repetiré más tarde en las conclusiones también que tenemos una desventaja competitiva tremenda *versus* competidores extranjeros. Creemos que se tiene que diseñar una política industrial en el país muy enfocada a lo que realmente este país es un ganador, y en el sector de automoción lo somos, como demuestran estas adjudicaciones de los clientes finales y como lo demuestra también que tengamos proveedores de primer nivel de esta magnitud. Necesitamos también más capacidad y determinación, porque lo hemos de hacer todos juntos, para acceder a nuevos mercados, y tenemos que poner las cosas fáciles para continuar mejorando los costes y hacer de nuestras plantas unas plantas cada vez más competitivas a nivel mundial.

Con todo esto vamos a centrarnos un poco en qué cosas creemos que podemos mejorar en un sentido crítico positivo, sobre todo el aspecto de financiación. El aspecto de financiación es un problema muy serio que ustedes conocen porque falta y afecta a toda la industria. Tenemos planes de competitividad que han ido muy bien durante estos últimos años y es de agradecer la sensibilidad de la Administración, la anterior y la actual, pero vamos a coger de ejemplo el Plan de competitividad que hemos tenido este año. Como ustedes conocen bien, se han dado esos planes de competitividad con una tasa de interés prácticamente del 5%, que es el coste real del dinero que tiene nuestro país, pero de todo el plan existente ha habido una vacante del 60%. En un momento en el que hay un problema claro de financiación porque no llega liquidez al sistema, que en un plan de competitividad como el nuestro, que es tremendamente ambicioso, quede vacante un 60%, es una lástima porque hay un problema muy serio de liquidez. Estamos hablando también de la importancia estratégica de la I+D. Ha habido también un cambio fundamental en todo lo que son ayudas de I+D. Antes había subvenciones a fondo perdido, hoy todo son préstamos, préstamos con tasa de interés y préstamos incluso con tasa de interés y con aval. Conseguir hoy avales de las instituciones financieras no es nada fácil. También nos gustaría dar otros dos ejemplos en el tema de financiación. Piensen que si ha habido esta vacante del 60% de las ayudas del Plan de competitividad, la mayoría de ellas vienen de nuestros competidores extranjeros, porque nuestros competidores alemanes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 14

se financian 3 o 4 puntos menos de lo que nos financiamos nosotros. Ellos ven estos planes de competitividad con risa, mientras que para nosotros es una necesidad para subsistir.

Otro tema que nos preocupa es el tema de la competitividad, los costes logísticos hoy ya equivalen al coste de mano de obra directa, casi son un 11% de nuestros costes totales. Aplaudimos todas las inversiones que vamos a tener en el eje del Mediterráneo, pero es fundamental aunar las sinergias entre los puertos del Mediterráneo que comunican Algeciras con nuestro mercado natural, que es Europa, con toda nuestra red ferroviaria. Esto es fundamental para mantener la competitividad del país. También miramos con muchísima preocupación los incrementos de los costes de energía, que ya en nuestras cuentas de resultados, depende de en qué productos, estamos hablando de casi tres o cuatro puntos. Hay una serie de cosas en las que aún nos queda muchísimo por hacer: la eficiencia en logística, la eficiencia en costes de energía y también continuar y no frenar el objetivo de flexibilizar nuestras condiciones laborales, teniendo en cuenta que esto es lo que nos ha hecho ganar todos los contratos que hemos ganado en el año 2013.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jiménez Saceda, ¿desea intervenir o pasamos al turno de los grupos?

El señor **DIRECTOR GENERAL DE SERNAUTO** (Jiménez Saceda): No, gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al turno de las intervenciones de los grupos parlamentarios.

En primer lugar, y en representación del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña Patricia Blanquer.

La señora **BLANQUER ALCARAZ**: En primer lugar, y en nombre del Grupo Socialista, les agradecemos su comparecencia y les mostramos nuestro reconocimiento al trabajo que ha realizado y realiza la asociación a la que representan. Una labor de representación que nos ha permitido y nos permite conocer con rigor y con claridad y en cada momento la realidad, los problemas y los retos a los que se enfrenta uno de los principales agentes del sector del automóvil como es el de los fabricantes de equipos y componentes. Una información que no solo sirve a sus asociados a la hora de tomar decisiones, sino también a la Administración con su implicación de sensibilización y promoción del sector, que hoy nos permite hacernos una visión panorámica que realmente agradecemos. Me gustaría añadir una cuestión, y es que ustedes han formado y forman parte del observatorio industrial del sector al que representan, un observatorio que debiera ser el pulso y el termómetro de la actividad industrial en cuestión. De hecho, yo creo que coincidimos en que es necesario propiciar espacios de encuentro entre los diferentes agentes del sector, con el fin de poner en común necesidades, problemas, retos e ideas innovadoras. Por tanto, permítanme que aproveche la ocasión para preguntarles su opinión respecto de la idoneidad de reactivar este observatorio que parece no tener una actividad relevante desde 2011, según aparece en la página web del ministerio.

Por otra parte, quiero dejar constancia y poner en evidencia, como así ha manifestado el interviniente, la sensibilidad que sobre estos temas ha tenido el Gobierno anterior. Quisiera destacar la importancia que para los socialistas ha tenido y tiene el sector del automóvil. Estamos convenidos de que se trata de uno de los sectores estratégicos de la economía al que debe orientarse la política industrial, puesto que este sector tiene una mayor capacidad de arrastre sobre la industria, un efecto locomotora y una clara orientación a la exportación. Me gustaría incidir, por tanto, en los datos que ustedes nos aportaban. El sector del automóvil, como bien decía, aporta casi el 10% del PIB, una cifra importante; representa el 9% de la población activa directa e indirecta; representa aproximadamente el 18% del total de las exportaciones de nuestro país y supone el 12% de la inversión en I+D. Quisiera incidir en estos datos porque nos parecen muy relevantes; una importancia que se ha visto reflejada siempre en las acciones, en las propuestas que desde nuestro grupo hemos planteado tanto cuando estábamos en el Gobierno como ahora desde la oposición.

Lo que es evidente es que las políticas industriales tienen sus efectos a medio y a largo plazo. Por tanto, los resultados de hoy son gracias también al esfuerzo conjunto de los agentes y de la Administración a lo largo de todos los años. Los resultados se obtienen por una apuesta decidida y continuada en el tiempo; son ejemplo, con repercusiones positivas para la demanda, la recaudación y la actividad económica, los planes Renove en 1994-1995, el Prever, el Plan VIVE, el PlanE o los últimos Plan VIVE. Asimismo, la importancia que tiene, como hemos dicho, no solo para los productores de automóviles sino también lo que conlleva para todo el sector que le acompaña —como bien ponía como ejemplo—, cómo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 15

han crecido todas las industrias o cómo se ha producido esa transformación en el sector del automóvil. Me gustaría recordar, por dejar constancia —aunque yo creo que todo el mundo lo sabe, pero me gusta hacer incidencia en ello—, el papel tan importante que desempeñó en su momento el Plan integral de automoción aprobado en febrero de 2009 dentro del segundo PlanE, un plan que supuso un esfuerzo inversor importante para el sector en un momento económico muy difícil, pero del que podemos interpretar resultados positivos para la industria, como así lo demuestran los estudios sobre el sector del automóvil. Quiero destacar un estudio que lanzó el Gobierno en mayo de 2013, concretamente la subdirección general de estudios, análisis y planes de actuación del ministerio, en el que destacaba cómo España en 2011 era el segundo fabricante de vehículos de Europa —y hoy se ha vuelto a decir— y el noveno o undécimo a nivel mundial. La industria de componentes se nos mostraba como potente, competitiva y flexible. De hecho, las plantas resultan las más competitivas del sector.

Quiero destacar también en este contexto, por hacer mención, el papel tan relevante que han desempeñado en esta situación de crisis los empresarios y los sindicatos en la adopción de medidas laborales en el marco del acuerdo social para el mantenimiento de puestos de trabajo, medidas que han conseguido que nuestro país siga siendo un lugar atractivo para fabricar automóviles y, por tanto, también para fabricar componentes, como no podía ser de otra manera. El sector del automóvil es, por tanto, un ejemplo y un modelo a seguir, porque es ejemplo de negociación colectiva útil, ejemplo de apuesta por formación de mano de obra cualificada, ejemplo de un producto con valor añadido y, además, en la fabricación de equipos y componentes son un ejemplo de investigación y desarrollo. Como decía, hoy los resultados son fruto de una política continuada, y a lo largo de los próximos años veremos cómo repercuten las acciones que se puedan llevar a cabo desde el Gobierno en estos momentos. Por tanto, es muy importante conocer su opinión al respecto. En cuanto a las conclusiones, compartimos en gran medida muchas de las cuestiones que ha planteado, como la mejora a nivel logístico, en el que quedan muchas materias por mejorar y en el que el coste logístico cada vez es más importante, incluso más que otros costes. Como bien decía, hay que apostar por el corredor atlántico, el corredor mediterráneo, pero también adoptar algunas medidas que supongan una reducción en el coste logístico para las empresas.

Estamos totalmente de acuerdo en las dificultades con las que se encuentran actualmente las empresas para acceder a la financiación. Así lo hemos manifestado las veces que hemos tenido oportunidad —y espero que rectifique el Gobierno para posteriores convocatorias—, en el sentido de que las empresas puedan acogerse a estos planes que se lanzan para que los esfuerzos que haga la Administración realmente lleguen al cien por cien y sean buenos para las empresas. De hecho, los resultados ahí están, ustedes lo han planteado. Antes no se requerían avales, ahora se requieren avales; antes se hacía una aportación que luego se tenía que devolver pero no requería interés y ahora sí y, por tanto, todo esto está dificultando la financiación por parte de las empresas.

Agradecemos muchísimo las aportaciones y las consideraciones que han tenido a bien hacernos esta tarde, las recogemos, además abundan en todas estas cuestiones en las que nosotros ya estamos incidiendo, y vamos a aunar todos nuestros esfuerzos, como hemos hecho siempre, para conseguir que este sector continúe siendo un sector estratégico tan importante como lo está siendo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra doña Inmaculada Riera.

La señora **RIERA I REÑÉ**: Gracias al señor Pujol por la comparecencia en representación de la asociación. La verdad es que es un privilegio poder escuchar no solo su intervención, que compartimos y que hemos escuchado atentamente, sino —y creo que lo podemos decir también— el éxito de un sector. Ahora podemos matizar, pero yo creo que la economía española y la industria española tiene en este sector, en el sector de la automoción y en lo que representa en su conjunto —fabricantes, componentes—, un modelo de éxito; y a ello me referiré.

Antes de matizar estas consideraciones, quisiera hacer unas breves reflexiones y plantearle al compareciente una serie de cuestiones sobre las que me gustaría que pudiese dar su opinión. En primer lugar, compartimos firmemente la vocación industrial y creo sinceramente, como decía en la intervención anterior, que estamos no ante el reto sino ante la obligación de recuperar tejido industrial. Hemos vivido una crisis que ha afectado de manera muy grave, muy profunda a nuestra economía —sobre todo porque teníamos una estructura de crecimiento menos diversificada respecto a otros países europeos y esta baja diversificación nos ha afectado— y tenemos el gran reto de la diversificación y de apostar por un peso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 16

industrial superior al actual. Creo también que la crisis nos ha enseñado, que nos ha dado una lección, y es que los países más industriales son los que primero han salido de la misma.

Pero, además, la industria tiene otros valores, el de la calidad de la formación y el del impacto social que tiene el sector industrial. Un conjunto de valores, por tanto, económicos y sociales que nos obligan a apostar por una reactivación de la industria en línea con los objetivos de la Europa 2020, porque Europa también apuesta por la industria. ¿Por qué industria hemos de apostar? Creo que hemos de apostar por una industria que incida en dos factores clave o determinantes de su competitividad, que son la innovación y la internacionalización, y el sector de la automoción y de los componentes ha apostado claramente por ello. Ha apostado por una innovación esencial y determinante para la solidez de los procesos de internacionalización, y dentro de la internacionalización no solo la exportación sino también la inversión. La solidez de estos procesos de internacionalización depende en gran medida de muchos factores, pero también de la capacidad de incorporar la innovación en los procesos de producción, y creo que automoción y componentes han sido un ejemplo en este sentido. Ahora bien, esto no nos exime de riesgos y de retos, a pesar de que estas ganancias en términos de competitividad y en términos de productividad nos han permitido situar a este como un sector de excelencia a nivel europeo, de lo que tenemos pruebas, y es que ha habido cierre de plantas en algunos países europeos, como Bélgica, y en cambio incrementos de producción y nuevas asignaciones a fabricantes aquí, en España, y todo ello con el efecto positivo que esto tiene sobre una industria de componentes que, es cierto —y recojo las reflexiones del señor Pujol— que ha sufrido mucho con la crisis, pero también que tiene oportunidades muy importantes de presente y de futuro. Ha sufrido porque tenemos una industria de componentes en la que si bien hay grandes grupos empresariales —a los que se ha referido antes—, grupos de excelencia posicionados y reconocidos internacionalmente por su capacidad y por su competitividad, tenemos aún retos en una parte del tejido productivo que también forma parte de la industria de componentes. La industria de componentes hoy también tiene una gran parte de pequeñas y medianas empresas, y para estas pequeñas y medianas empresas las dificultades de financiación, de innovación y de internacionalización son mayores. Por tanto, el reto pasa por que esta franja de mercado formada por pequeñas y medianas empresas pueda innovar más e internacionalizarse más, pero también ganar en dimensión; un reto, por tanto, de alianzas y de nuevas dimensiones que les permitan competir más y mejor en los mercados internacionales, y creo que aquí los grandes grupos son un ejemplo y han de tener un efecto tractor sobre el tejido industrial de este sector formado por las pequeñas y medianas empresas, que son las que más han sufrido la crisis en términos de dificultades de acceso a la financiación.

Por tanto, tenemos un sector que ha conseguido unos objetivos de excelencia, que ha conseguido posicionarse no solo a nivel de referente de los fabricantes españoles sino también a nivel internacional en países de Asia y Latinoamérica, como China o México, que ha ganado proyectos muy importantes por su componente de productividad y de competitividad, pero aún tenemos grandes retos por asumir. Entre dichos retos, que no solo afectan a las pequeñas y medianas empresas sino también a las grandes, está el de innovar más, y para ello tenemos que hacer una reflexión sobre el papel de los agentes de la innovación. Yo creo que en las políticas de innovación el papel de los centros de investigación, de los centros tecnológicos al lado de las grandes empresas y también al servicio de las pequeñas, que no tienen o no pueden permitirse estructuras propias de innovación, es un papel muy importante. Hemos de reflexionar más y mejor sobre el papel de los centros de investigación y de los centros tecnológicos al servicio de este sector tan clave y determinante en términos de nuestro crecimiento y de nuestra competitividad.

Hechas estas reflexiones, le quiero transmitir al compareciente cuatro preguntas. Yo me he referido a retos y a riesgos, pero quisiera su opinión sobre cuáles son desde su punto de vista los grandes retos que tiene por delante no solo el sector de la automoción en su conjunto, sino el sector de componentes en concreto. También me gustaría saber cuáles son los riesgos o las amenazas más importantes que puede tener en los próximos años. Asimismo, quisiera preguntarle respecto a los centros de investigación, a los centros tecnológicos, sobre cuál ha de ser el papel de estos agentes de la innovación al lado y al servicio de las empresas para que sean instrumentos al servicio de la mayor productividad y de la mayor competitividad del sector; cuál es la valoración sobre los avances de las pymes en términos de ganar en dimensión, que creo que es uno de los grandes retos que tiene también la industria de componentes. Por último, y haciendo referencia también a las dificultades de financiación, se ha hecho mención a los planes de competitividad, que también creo que deben ser revisados, pero el contexto era el que era y ahora las nuevas perspectivas económicas y financieras, después de las reformas que se han hecho, deberían

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 17

permitir una revisión de estos planes de competitividad más atractivos para la industria y para las empresas para que al final fueran utilizados en un cien por cien y no en un 60 o en un 50 %. Pero también hemos de ser capaces de buscar instrumentos de financiación extrabancaria, vistas las dificultades de acceso a la financiación, que aún se mantendrán, aunque esperemos que vayan a menos. Esperemos, repito, que vayan a menos, y seguramente las reformas que se han cerrado —la reforma financiera— permitan este mejor y mayor acceso a la financiación por parte de las empresas. También es importante impulsar instrumentos de financiación extrabancaria, pero no solo vale impulsarlos sino que también el mercado y las empresas han de poder comprarlos, aceptarlos o incorporarlos, y la mentalidad industrial o empresarial no siempre es tan proactiva en la utilización de estos instrumentos financieros extrabancarios, como puede ser el acceso al mercado alternativo bursátil o el capital riesgo. A veces hay una cierta aversión a los riesgos que hipotéticamente puedan suponer estos instrumentos cuando pueden ser instrumentos de financiación, de reforzamiento del capital de las empresas que pueden permitirles, en este sector, asumir nuevos retos de crecimiento y sobre todo de internacionalización. Estas son las cuestiones que le quería plantear.

Termino, presidente, agradeciendo la comparecencia y la intervención tan interesante del compareciente.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra don Chesús Yuste.

El señor **YUSTE CABELLO**: En primer lugar, quería dar la bienvenida a los señores Pujol y Jiménez, y agradecerles su exposición. Creo que han aportado información y datos muy interesantes que nos pueden ayudar en el trabajo parlamentario para tomar algunas decisiones.

Soy diputado por Zaragoza y sé lo que es vivir una crisis del automóvil casi diría permanente o recurrente cada muy pocos años, con amenazas de deslocalización, con incertidumbre, cuando de repente la planta de Figueruelas tiene que competir con una planta de Polonia porque ese es el futuro y, si no, parece que cierra todo. Y así estás cada dos o tres años, jugándote el futuro. En Aragón se suele decir que cuando General Motors o la Opel estornudan, toda la economía aragonesa se constipa, pero sabemos que este ha sido efectivamente un buen año. Todas las plantas de automóviles en España han logrado tener nuevos modelos para los años futuros, pero sabemos que en dos o tres años se volverá a replantear el problema. Nada garantiza la continuidad, las multinacionales funcionan así; esa es una realidad a la que ya nos hemos acostumbrado; la alegría dura poco en la casa del pobre.

Me parece muy interesante y positivo el trabajo que han hecho, poniendo en valor el sector que ustedes representan de la industria —que se llamaba la industria auxiliar del automóvil, la industria de componentes—, poniendo en valor el peso de su sector frente al sector del automóvil, o junto al sector del automóvil porque estamos hablando de dos sectores muy importantes para nuestra economía, para nuestra industria y que deben vivir en perfecta simbiosis. No se puede entender el uno sin el otro: el coche estaría a mitad. Creo que es importante que lo tengamos en cuenta y me parece muy acertado el discurso que han hecho. Pero la realidad es que cuando hablamos de estos dos sectores hay uno que suele encontrar respaldo público, de los Gobiernos. Hay Gobiernos que suelen avalar al otro sector, al sector del automóvil. Recuerdo que en mi última legislatura en las Cortes de Aragón se aprobó una ley de un aval importante a General Motors en aquel momento. Esos avales no llegan a la industria auxiliar. Por tanto, son dos sectores en simbiosis, pero uno tiene un peso que el otro no tiene, a pesar de que —y usted lo ha dicho—, en cuanto a nivel de empleo, en cuanto a aportación al conjunto, al producto final, su sector es muy importante. Incluso podemos dar más datos: su sector aporta mucho más empleo femenino, por ejemplo, más que la media, y ese es un dato relevante. Su sector aporta empleo muy diversificado en el territorio y a eso en Aragón, por ejemplo, se le da mucha importancia. En el conjunto de comunidades autónomas donde está desarrollado el sector también estoy seguro de que cumple esa función de diversificación territorial, y eso es muy importante y no lo estamos poniendo suficientemente en valor. Son virtudes, al menos desde el punto de vista de este diputado y de La Izquierda Plural, importantes que tiene su sector y, por lo tanto, haríamos bien en cambiar el punto de vista con el que habitualmente vemos el conjunto de la industria del automóvil.

Resulta curioso —lo estábamos comentando también a raíz de la comparecencia anterior— que las comparecencias de las distintas asociaciones empresariales en esta Comisión, casi todas ellas representantes de sectores industriales, tengan un hilo conductor común, que es: No se olviden de la industria. Es un toque de atención, quizás porque estamos en esta legislatura excesivamente obsesionados con la energía, para bien o para mal, y nos estamos olvidando en general de la industria. Ustedes en las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 18

conclusiones lo tienen muy claro: quieren el diseño de una política industrial española, quieren una apuesta por la investigación, el desarrollo y la innovación, reclaman salidas a la financiación. Esa es la cuestión. Desde nuestro grupo parlamentario —y desde otros grupos también— estamos haciendo especial hincapié en la ausencia de una política industrial activa. Nosotros hemos hablado de la necesidad de poner en marcha un nuevo modelo productivo basado precisamente en la economía productiva, en la economía real. Dejemos, olvidemos las fantasías del ladrillo; vamos a la economía real, vamos a la economía productiva, vamos a la I+D+i, vamos a la sostenibilidad, vamos a una serie de apuestas para una economía de futuro y para no volver a repetir los errores del pasado. En ese sentido, estamos coincidiendo en ese diagnóstico y en la necesidad de ese cambio de política.

En cuanto a la financiación, posiblemente haya que valorarlo como el gran fracaso de los últimos años del Gobierno anterior y al menos de la primera mitad de este Gobierno, aunque vamos a dejarle el beneficio de la duda. No sé si lo merece, pero vamos a dejarle el beneficio de la duda. En todo caso, ese es el gran fracaso de estos últimos años en los sucesivos Gobiernos. Ahora resulta que nos encontramos con una banca que no está cumpliendo con su función, que no está haciendo su negocio; su negocio debería ser conceder créditos y, sin embargo, no está haciendo eso, con lo cual que un tipo de empresa no esté cumpliendo con su función, no esté haciendo su negocio, resulta desde luego disparatado. Es disparatado el papel de la banca en el escenario económico español actual, y es la realidad. Paradójicamente, tenemos una banca pública —distintos bancos que fueron nacionalizados, que ya están saneados y que funcionan— que, como banca pública, a juicio de nuestro grupo debería asumir el protagonismo en abrir el grifo del crédito, en meter presión al resto de los bancos y decirles: Nosotros sí vamos a abrir el grifo del crédito y vamos a hacer nuestro negocio, que es el negocio de la banca; quizás ustedes también deberían sumarse. Sin embargo, a pesar de que esa banca está nacionalizada, sorprendentemente tampoco está cumpliendo con su función, a pesar de lo que venimos reclamando desde nuestro grupo.

En ese sentido, quiero terminar diciendo que el Grupo de La Izquierda Plural queda a disposición de su asociación y de las propuestas concretas que quizá nos puedan ayudar a encarar 2014. Me gustaría —posiblemente cuando respondan a alguna de las preguntas que les han formulado otros intervinientes— ver alguna propuesta concreta en la que podamos trabajar para intentar que la industria tenga más protagonismo en la política del Gobierno en los próximos meses, y ojalá para el bien y el beneficio de su sector industrial y del conjunto de la industria española.

El señor **PRESIDENTE**: Por último, en el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don Ovidio Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ DÍAZ**: Quiero dar las gracias al señor Pujol y a la Asociación Sernauto por haber venido hoy aquí a dar cumplidas explicaciones sobre sus planes, sus proyectos y sus necesidades. Es una gran iniciativa traer a esta Comisión a los sectores industriales, a los sectores que pertenecen a este ámbito y escucharles y debatir con ellos, porque ahí estamos con el pulso de la España real: la gente que crea empleo, que invierte, que tiene ilusiones. Y también es bueno que sientan la cercanía de la gente que les representamos de alguna manera, los distintos partidos políticos, el Gobierno y los partidos que apoyamos al Gobierno. Es una forma de hacer política real, podríamos decir política en la calle, porque los sectores que están implicados en la política están aquí, los que están necesitados de esa política y de decisiones políticas están aquí y nos están diciendo lo que tienen, a lo que aspiran y qué problemas tienen. Por otra parte, en una comisión como esta y en años tan difíciles supone una bocanada de aire fresco cuando viene el sector del automóvil. Es muy agradable, pues así como hay sectores que tienen muchas dificultades, incluso que han tenido que cerrar o que ven el futuro muy comprometido, el sector del automóvil de alguna manera generó un dinamismo y en las peores condiciones no solo no se cerraron, sino que incluso se abrieron, ganando mercado, siendo más competitivos, manteniendo las plantas y haciendo inversiones en España. Cuando hablo del sector del automóvil lo estoy haciendo también del sector de complementos, porque al final este sector, lógicamente, son complementos y servicios del automóvil. Por eso, en un momento tan difícil para el empleo, que haya industrias que invierten y que mantienen o crean empleo es absolutamente gratificante para una comisión como esta; por lo menos traslada a la Comisión un punto de esperanza. Escuchaba al señor Pujol cómo en momentos tan difíciles supieron hacer inversión en innovación, en desarrollo, cómo se hicieron cada vez más competitivos, cómo fueron ganando mercados, cómo fueron completando incluso las necesidades, cómo tuvieron que tirar de ellos, casi hasta un 70 %, los componentes de un coche, y eso no son decisiones que se toman de un día para otro; son decisiones de directivos, de empresarios agresivos, comprometidos, que vieron un futuro y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 19

se adaptaron a él, posiblemente lanzando también el mensaje a toda la sociedad de que incluso en los momentos peores siempre hay oportunidades.

¿Qué hace el Gobierno en estos casos? Porque cuando se escucha a la oposición da la sensación de que el Gobierno estaba en otra parte o que no pasaba por aquí. Yo decía en mi intervención anterior que cuando el Gobierno se hace cargo de la responsabilidad de dirigir este país lo que tiene encima de la mesa es una quiebra absoluta, una quiebra económica con un déficit del 10%, con sectores absolutamente en crisis, con sectores que están cerrando y lo que hace es ponerse a reordenar el sistema productivo. Por eso sigo hablando de la reforma laboral, que fue un gran desgaste para el Gobierno, pero, evidentemente, hubo sectores que creyeron que fue una gran oportunidad, pero no para expulsar a gente, sino para mantenerla, para reconvertirla y para hacer que las plantas siguiesen. Y no se me ocurriría nunca olvidarme en este caso de los sindicatos, porque para que esto funcionara los sindicatos también tuvieron una gran responsabilidad que supieron aprovechar. Supieron negociar para mantener todas estas plantas abiertas, supieron hacer sacrificios que mantuvieron el empleo y eso es especialmente importante.

Cuando se dice que ahora no tenemos avales, que hay que pagar los intereses, es verdad, pero es que en este momento estamos en quiebra y el camino no era seguir haciendo crecer una bola de deuda, sino ser absolutamente sinceros con la sociedad y realistas: esto no lo podemos pagar, pero vamos a ver cómo lo vamos haciendo. Y la crisis bancaria es evidente que había que resolverla. Era fundamental y comprendo que lo digan porque, si no hay crédito, con todas las medidas se va creciendo, pero no al nivel que posiblemente esperemos todos. ¿Y qué hizo el Gobierno? Hizo cosas que están muy bien, como los planes PIVE, que se mantienen, se amplían, se renuevan, se hacen más extensivos. Y eso logró dinamismo y ahora se está vendiendo y cuando se venden coches, las empresas de servicios, evidentemente, cada día están mejor. Supieron acomodarse, hacer investigación, desarrollo e innovación; supieron cambiar su sistema de producción y ajustaron mucho los beneficios, por lo que están creciendo y nos dan una gran noticia, que es que piensan seguir creciendo. Por tanto, en una Comisión de Industria y en un país que tiene millones de parados merece siempre la pena escuchar a todos estos sectores y apoyarlos, pero casi todo en la industria está imbricado. Decía el portavoz de La Izquierda Plural que ahora se tratan estos temas porque aquí siempre estamos hablando de energía. La energía es fundamental porque todas estas industrias dependen también de la energía. Los costes de la energía son absolutamente discriminatorios, nos hacen menos competitivos, vendemos peor, somos más caros. Por tanto, en el mundo industrial casi todo está entrelazado. Está el sistema bancario, el sistema laboral, el sistema de la reforma energética; todo, porque todo tiene que ir apuntando a que podamos construir más barato y vender a más países y mucho más en España. La reforma de la banca, la reforma de la energía, la reforma laboral, la estabilidad presupuestaria. Un país que gasta más de lo que tiene al final, evidentemente, estará tirando del crédito general y ese crédito no irá a la sociedad, sino directamente al Gobierno y entonces estamos en un bucle que nos asfixia absolutamente y en el cual perdemos hasta nuestro propio protagonismo como país. Por eso quiero felicitarles por el gran trabajo que hacen y agradecerles que estén aquí y al mismo tiempo quiero poner en valor lo que se está haciendo, que vemos que está dando resultados. ¿Que se necesitan más cosas? Sí, pero hay que seguir trabajando. Nos han hablado del área logística y es fundamental. El corredor del Mediterráneo y todos los corredores son fundamentales, acercarnos a los mercados es fundamental, abaratar estos costes es fundamental, también ser más competitivos. El Gobierno está en ello, va a seguir apoyando al sector y estamos absolutamente esperanzados con las posibilidades que el sector genera no solo dentro del producto interior bruto, sino también en el empleo español. Para nosotros son una bocanada de aire fresco que nos anima a seguir trabajando y, en la medida en que podamos, a seguir apoyándoles.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las cuestiones que les han planteado, tienen la palabra tanto el director general, el señor Jiménez Saceda, como don Javier Pujol.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE SERNAUTO** (Jiménez Saceda): Me voy a referir a algunos de los temas que aquí se han expuesto y mi compañero, Javier Pujol, hará referencia después a otros. Voy a ir a cosas muy concretas. He venido aquí pocas veces, pero me sorprende gratamente la capacidad que tienen ustedes para decir pocas cosas con muchas palabras. Voy a ver si yo con pocas palabras puedo contestarles. No voy a ser político porque no soy político; he estado toda la vida en el mundo de la automoción. Durante veintidós años he estado en el sector de fabricantes de coches; he sido director de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 20

compras de fabricantes de coches y a los que les compraba vinieron a por mí y me han puesto de director de los fabricantes de componentes, por lo que no sé si sé de esto, pero estoy curtido en ello.

Lo primero que voy a hacer es contestar a algunos de los temas que ha planteado la señora Blanquer sobre el Observatorio industrial. Indudablemente, nosotros hemos trabajado dentro del observatorio, se han hecho cosas y ha sido interesante, pero desde el año 2011 ya no hay Observatorio industrial. ¿Pero qué pasaba con el observatorio industrial? Que llegábamos a conclusiones, muchas de las cuales hemos traído aquí, y después no se hacía nada. ¿Entonces para qué queremos observatorio industrial? Si se hace una cosa y se llega a unas conclusiones, el Gobierno de turno, la Administración, tendrá que hacer algo al respecto porque, si no hacemos nada, acabamos aburriéndonos todos allí. Por otra parte, sería interesante que si alguna iniciativa saliese alrededor de observatorios industriales u otro nombre, estuviéramos —aquí también se ha dicho— fabricantes de coches y fabricantes de componentes; eso que se hizo de separarlo no tiene sentido. Don Javier Pujol ha hablado antes de que el 70% de los vehículos los están haciendo los fabricantes de componentes. Estos temas se trataron, la mejora de la logística, la capacidad de acceso a la financiación, la ayuda a los nuevos mercados, etcétera; todo esto está ahí, está escrito, ¿pero qué se ha hecho? Nada. Por tanto, si decidimos volver otra vez a eso, yo pregunto, ¿para qué? Si se va a hacer algo y si hay una iniciativa fuerte y después un compromiso, hagámoslo, pero si no, no vale para mucho.

Hay cosas que he echado de menos estos años que llevo en el ámbito del automóvil en mis relaciones con las distintas administraciones, y es que no han contado con nosotros, no cuentan con nosotros. Hoy estamos aquí, como decía el señor Sánchez, ha venido aire fresco, de acuerdo. ¿Y después de esto qué? ¿Van a contar con nosotros? ¿Se van a hacer planes de competitividad después o no se van a hacer? ¿Nos van a pedir ayuda o que aportemos algo? Nosotros no queremos diseñar un plan, lo único que queremos es que nos escuchen y podamos decir cuáles son los problemas, como ya los estamos diciendo aquí. Hay que continuar, los señores que dirigen fábricas saben que no vale con una reunión y decir que vamos a hacer tal cosa; hay que hacer un plan, hay que seguirlo día a día, chequearlo y, si se desvía, ver de dónde se pueden recoger recursos para que pueda entrar otra vez en el buen camino la iniciativa o la actividad que se ha puesto en marcha. Yo eso no lo veo con las distintas administraciones con las que yo he estado trabajando.

Hay otra cuestión sobre la que no quería hablar pero la señora Riera me lo ha puesto en bandeja cuando ha hablado de las pymes, porque aquí hay también pymes, y hemos hablado de las grandes empresas. Hay un tema muy ilustrativo porque está ocurriendo ahora, y es que de los 27.000 millones de euros que aproximadamente factura el sector, del orden de 4.000 millones corresponden a empresas pequeñas fundamentalmente, y muchas de esas empresas, la mayoría, fabrican para el mercado *aftermarket*, para el recambio. Eso es muy interesante para la industria española, pasa desapercibido. Nosotros hemos tenido la gran suerte de tener en España desde hace ya muchos años todas las industrias del mundo, todas las experiencias industriales: americanas, francesas, alemanas, japonesas, etcétera, hemos tenido todas, y hemos sido capaces de que gente que trabaja aquí haya estado suministrando componentes a todas ellas. No voy a dar ahora una lección de qué son las normas de calidad y demás, pero hacer un ejercicio de ese tipo ha supuesto un enorme esfuerzo. Hemos tenido la gran suerte de que estas empresas en el *aftermarket* estén vendiendo por el mundo. Somos líderes en Alemania, somos líderes en los países árabes, somos líderes en Estados Unidos y somos líderes en Sudamérica. Si hace cinco o seis años a mí, que estoy en este mundo, me hubieran propuesto o me hubieran dicho esto, no me lo hubiera creído, pero estamos yendo a China, estamos vendiendo en China. ¿Por qué? Porque el 90% de nuestros coches se exportan, y además son coches pequeños y medianos que las empresas o multinacionales que los están fabricando en España los hacen después similares en estos países. Por tanto, tenemos un nicho de mercado fenómeno. Hemos conseguido estar en las mejores ferias del mundo. Indudablemente durante estos años ha habido una ayuda muy importante del ICEX. Hemos ido de la mano con un pabellón español, ha sido algo impresionante. ¿Qué significa ir a esos mercados? Estar en las ferias en las mejores áreas, porque se vende según el tráfico de gente que va e indudablemente si se está en el mejor pabellón, si se está en el mejor sitio, se venderá mejor. Pues bien, este año no ha contado nadie con nosotros. Resulta que se ha puesto una cláusula de discriminación donde las empresas que llevan cinco años yendo a una feria no van a recibir ayudas. Por si alguien lo piensa, no estoy metiéndome con los recortes o no recortes, el dinero que hay es el que hay, ahí no nos metemos, y si no hay dinero, no hay dinero, el problema está en que a las empresas que apostaron en su día y fueron a estas ferias e invirtieron con la ayuda —vuelvo a decirlo— de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 21

Administración del Gobierno correspondiente, han conseguido estar en los mejores sitios, en los mejores espacios, y estas empresas ya no van a recibir ayudas mientras que otras sí. Señores, no discriminemos, que no den ayudas a nadie y que la empresa que pueda apueste como apostaron las anteriores. ¿Qué vamos a hacer? Nos vamos a cargar la imagen de España como sector en estas ferias. ¿Por qué? Porque va a haber un problemón entre las empresas que yo no voy a poder solucionar, van a estar unas en contra de otras; unas irán con la banderita española y otras irán con la banderita que ponga cada empresa, y eso no puede ser. Lo de banderita lo pongo entre comillas, no lo digo despectivamente ni mucho menos, a mucha honra me considero muy español y llevo la bandera de España. Esto es así, ese es el lenguaje que emplean. Esto es una anécdota, es un detalle, pero es que la señora Riera me lo ha puesto en bandeja, y con ello creo que también contesto un poco a lo que comentaba el señor Sánchez. Por cierto, se ha hablado del Plan PIVE. Indudablemente es muy bueno, y también los planes que ha habido antes. Aquí también ha entrado un poco de aire fresco a la Administración, que ha actuado un poco con idea de empresario. Es decir, si yo vendo un coche y le doy una ayuda, voy a recibir un impuesto de matriculación y rápidamente va a estar haciendo kilómetros, más la gasolina, los neumáticos, etcétera. ¿Por qué no piensan lo mismo los fabricantes de componentes? Yo no sé cómo se va a arreglar, no sé cómo se puede arreglar el tema de la financiación, ¿pero por qué no pensamos un poco como empresarios? Vamos a suponer una empresa de mil personas, que afortunadamente alguna hay. Esta empresa está en unas condiciones críticas. Yo tengo aquí unos datos del año 2007 —todos lo recordamos— que muestran que ese año se fabricaban en España 3 millones de vehículos mientras que el año pasado no llegamos a 2 millones. Es verdad que han venido a España nuevos modelos con nuevos componentes pero, ¿de dónde pensaban amortizar todo esto las empresas que hicieron I+D+i? De la facturación, que se les ha reducido, y de los nuevos modelos que se han retrasado. ¿Y cómo se consiguió hacer ese I+D de los nuevos componentes? Yendo al banco a que les dieran créditos. El problema que tienen ahora es cómo renegociar esos créditos.

Para terminar quiero hacer una última reflexión. Si por ejemplo hay una empresa con mil personas trabajando, esa empresa puede cerrar. ¿Cuánto valen mil personas en el paro, como decimos todos en términos vulgares? ¿Cuánto? ¿Y cuánto dinero valdría ayudar a esa empresa, no rescatarla? Indudablemente habría que hacer un análisis de lo que hace. Igual que cuando yo voy a pedir un préstamo para mi casa, que me piden mi nómina pero me lo dan. ¿Por qué no actuamos un poco también como empresarios en eso? ¿Por qué no hacemos un análisis no solamente político y nos ponemos como empresarios? Esta es la reflexión que dejo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pujol.

El señor **MIEMBRO DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EQUIPOS Y COMPONENTES PARA AUTOMOCIÓN, SERNAUTO** (Pujol Artigas): Como ha habido muchas preguntas, he intentado ordenar las respuestas. Perdonen si no lo he hecho muy bien. En primer lugar, quiero agradecerles a todos las preguntas. Lo del observatorio ya lo ha contestado José Antonio. Quiero agradecerle lo de que somos el mayor generador de empleo femenino y que además somos la industria que diversifica más el empleo en este país. Son dos notas más que hemos de añadir a nuestras presentaciones. Voy a contestar en general porque creo que se puede dar una contestación genérica a todas las preguntas que han hecho ustedes.

¿Qué es lo que necesitamos? Una política industrial integrada. Tú lo has dicho al final, hay que integrar la política industrial. Nosotros, al final, lo que somos es empresarios y nuestra obligación es saber vender, saber comprar y saber fabricar de manera competitiva y eficiente. Pero hay una serie de variables que hoy nosotros no controlamos, que controlan más ustedes que nosotros y que son tremendamente importantes en la cuenta de resultados.

Capítulo de formación. Entre mano de obra directa e indirecta más o menos tenemos entre todos nosotros un 20%; 20% de empleados españoles que necesitamos que su formación sea excelente. Hemos de hacernos una crítica constructiva; no podemos tener siete leyes de educación distintas. La política educativa tiene que ser una, tiene que ser de país. Nuestros competidores, que son hoy los asiáticos, que han salido en el informe PISA como los mejores en el ranking, tienen una homogeneidad en el sistema educativo de país que nosotros hoy no tenemos. Es una guerra constante dentro del Parlamento de nuestro país. No podemos hacer guerra de la educación. La educación tiene que ser una, tiene que ser estratégica y tenemos que tener los mejores empleados para atraer capital extranjero y capital nacional para que sigamos invirtiendo aquí. Eso es lo que nos va a diferenciar de esos otros. ¿Qué

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 22

les pedimos a ustedes? ¡Pónganse de acuerdo! La sociedad española lo que quiere es una educación estable y consistente de país, y eso no lo controlamos los empresarios; lo controlan ustedes más que nosotros.

Flexibilidad laboral. Vivimos en un mercado global; ¡no hagamos guerra! Yo entiendo que es complicado todo esto y, a lo mejor, es idílico, pero hemos visto que hoy, siendo flexibles, hemos atraído capital extranjero, ha venido esa industria. ¿Qué es lo que me preocupa a mí como empresario? ¿Lo hemos hecho porque estamos en una situación límite o ya lo tenemos en el ADN y decimos: la manera de continuar atrayendo capital extranjero y capital nacional es asumiendo que el tema de competitividad es una obligación? Estamos en un entorno global y, como ha dicho usted, es que mañana General Motors nos volverá a exigir el peaje de flexibilidad, y eso o lo entendemos y lo comunicamos sin hacer guerra política de que esto es una necesidad o nos vamos a quedar sin empleo industrial que hoy hemos ganado. Hoy estamos sacando pecho porque hemos ganado; hemos ganado a los belgas, hemos ganado a los franceses, a los alemanes, pero si no convencemos a nuestras fuerzas laborales y nos convencemos nosotros mismos de que esto es una obligación, va a ser pan para hoy y hambre para mañana.

Costes de energía. Tampoco lo controlamos. Yo ya me he perdido en la guerra energética, ya no sé realmente dónde está el tema de competitividad, pero lo que sí sé es que hoy España es el tercer país más caro en costes energéticos. Nos vamos a ir, se van a ir, y si se van los constructores nos vamos a ir los proveedores de primer nivel.

Infraestructura. ¡No hagamos guerra también de los ejes! El eje del mediterráneo es estratégico por sentido común. Si el 70% de las exportaciones de este país se va a través de esa frontera, perdonen, no se puede hacer política con el eje del mediterráneo. Es como si yo en mi empresa empiezo a discutir temas que no tienen discusión. Tenemos que acercarnos al mercado natural, al que es nuestro, al europeo, y sé que el atlántico es muy importante y el central es muy importante, pero al final eso es una cuenta de resultado del país España y el 60% o el 70% de nuestro tráfico pasa por ahí. Por lo tanto, se tiene que ser eficiente.

Financiación. Yo soy un tremendo liberal y creo que al final nos hemos de espabilar, pero cuando las instituciones financieras no hacen su trabajo porque a lo mejor están muy mal, no lo sé, el Gobierno español tiene que suplir ese trabajo, como hizo el señor Obama, pese a las críticas. Más liberal que el Gobierno americano no se puede ser, y hay que ver las críticas que le han caído al señor Obama. Pero hay que reconocer que su política ha sido un éxito. Por tanto, como empresarios ¿qué les pedimos? Nosotros nos ocuparemos de vender, de comprar y de fabricar, pero también les pedimos que nos ayuden en lo que dependa de ustedes.

Me preguntaban también Inma por las amenazas y me remito a lo que he dicho. Hoy somos competitivos, mañana no lo sé; si no hacemos todos juntos estos deberes no lo seremos.

Con respecto de los nuevos competidores, nos están viniendo nuevos competidores, chinos, indios... Esta gente viene con un hambre enorme y son tremendamente nacionalistas. Les voy a explicar las condiciones —que ustedes seguramente conocen— sobre cómo los chinos están negociando las *joint venture* en sectores que ellos consideran estratégicos y el sector de automoción lo es. Afortunadamente, los que estamos hablando aquí, los proveedores de primer nivel españoles, tenemos las compañías mayoritariamente con el 100% de capital propio en estos mercados. El otro día me reuní con representantes de una compañía japonesa centrada en el tema del coche eléctrico. Los chinos no permiten a los japoneses hacer una compañía 100% japonesa en todo lo relacionado con baterías e híbridos porque consideran que esta tecnología es estratégica y quieren que sea al 50%, al igual que están haciendo con los constructores. Lo están haciendo muy bien, están aprendiendo las tecnologías de futuro porque consideran que son estratégicas, aprenden y luego globalizan con compañías al 100% esas tecnologías, pero controlando ellos. Esos son los que van a venir mañana; yo creo que ya vienen hoy porque estamos leyendo ya que cada vez hay más fusiones y adquisiciones de compañías chinas e indias que ya vienen aquí con unas ventajas tremendas porque están utilizando reglas de juego distintas en esta guerra mundial de nuestro sector.

Luego Inma me preguntaba qué más me preocupa. Me preocupa el I+D. Estamos sufriendo cambios tecnológicos, sobre todo en una serie de componentes más que en otros, y ahora me quito el gorro de consejero de Sernauto y me pongo el gorro de mi compañía. En mi compañía estamos sufriendo los cambios tecnológicos más brutales que sufre el sector de automoción porque estamos en tres campos cuya transformación es brutal. Me refiero a la comunicación, la visión alrededor del coche y la reducción de CO₂ a través de hibridación de automóviles, el coche eléctrico. Ahí los cambios son de electrónica de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 480

11 de diciembre de 2013

Pág. 23

consumo. Lo que ha ocurrido con la electrónica de consumo es que todos los fabricantes japoneses que vinieron a España y que fueron los grandes inversores en los años ochenta han desaparecido. Me refiero a Sony, Panasonic o Sanyo. Fueron los que atrajimos, pero se han ido, han desaparecido. Su modelo de negocio se ha ido a nada. Ocurrirá lo mismo con este tipo de productos en el sector de automoción y el coche del futuro tendrá cámaras inteligentes que informarán al conductor sobre todo lo que ocurra en 360 grados, sustituyéndose productos que hoy son tradicionales. La caja de comunicación es el teléfono móvil dentro del coche, la hibridación del coche es un hecho. ¿Qué van a requerir esos cambios tecnológicos? Pues seguramente no vamos a poder desarrollar estos cambios solos y sería una irresponsabilidad como empresarios querer hacerlo así, porque no vamos a poder. Estamos compitiendo con gente que pone 40 o 50 billones de dólares, no de euros. Por lo tanto, primero hay que tener la capacidad de no tener miedo de buscar capital fuera, en el mercado, en fondos de inversión o con socios estratégicos, porque de lo que se trata hoy es de sumar y lo que nos tiene que preocupar es la creación de puestos de trabajo sólidos en nuestro país. Si el capital es español, fabuloso; si el capital lo tienes que compartir, lo compartirás, pero estos son los retos más importantes que se nos avecinan, que son brutales tecnológicamente hablando.

Hablábamos también sobre la financiación y a mí realmente me preocupan las pymes, porque si ya como consejero delegado de una compañía de las cinco grandes sufrimos y tenemos la posibilidad de llamar a 50.000 puertas, las pymes no tienen esa posibilidad. Esos son los grandes perdedores de la industria española, y debemos darnos cuenta y tener la sensibilidad de que no se les puede buscar la financiación o dar los planes de competitividad siguiendo el manual porque si seguimos el manual los vamos a matar. Yo entiendo que cuando vas al ministerio te digan que no pueden hacer de bancos. Pero si los bancos no hacen de bancos y ustedes no tienen una mentalidad un poco más magnánima, al final nos los vamos a cargar y vamos a dejar el 60 % de los planes de competitividad por un posible riesgo. El señor Obama se ha dejado 11.000 millones de dólares, y los ha perdido, pero los ha ganado indirectamente porque ha recuperado 37.000. Por lo tanto a lo mejor hay que tener una visión integral de todo lo que son las ayudas a los planes de competitividad.

Los centros tecnológicos y *clusters*. A lo mejor me voy a meter en algo que quizá políticamente no es correcto porque aquí hay gente de todas las ideologías, pero al final hemos convertido nuestro país, con perdón, en un chiringo donde todo el mundo ha querido tener un *cluster* y un centro tecnológico, y no todo el mundo puede tener centros tecnológicos y *clusters*. Los *clusters* se crean cuando tienes una empresa tractora y nosotros —yo hablo de Cataluña, yo soy catalán— hemos de ver dónde tenemos empresas tractoras. Seguramente el *cluster* del sector de la automoción tiene todo el sentido porque tenemos a SEAT y tenemos a Nissan. Pero si no tienes ni a SEAT ni a Nissan, no crees un *cluster* de automoción porque es que no tienes el tractor, y aquí en este país vemos que crea *clusters* de automoción hasta el pueblo de al lado y eso no es viable. Lo que tenemos que hacer seguramente es cerrar un montón de *clusters*, cerrar un montón de centros tecnológicos e intentar sumar y no dividir, porque si no hacemos el indio. Si ya somos un país pequeñito en este entorno global, no lo hagamos más pequeño. Ahí también nosotros, como empresarios, tenemos mucha responsabilidad y tenemos que decir las cosas claras y ustedes como políticos a lo mejor tienen que decir en cada comunidad autónoma: aquí esto no toca. Y ya está.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Jiménez Saceda y señor Pujol, por su comparecencia. Quiero decirles que esa sinceridad es la que queremos aquí, por eso estamos encantados de que vengan representantes de sectores como ustedes, porque sirve para crear opinión en los portavoces y en los miembros de esta Comisión. Estamos encantados de que hablen con toda sinceridad y con contenidos muy interesantes y beneficiosos para todos nosotros. Muchísimas gracias por su intervención.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y cincuenta y cinco minutos de la tarde.