



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2020

XIV LEGISLATURA

Núm. 149

Pág. 1

INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOAN CAPDEVILA I ESTEVE

Sesión núm. 9

celebrada el miércoles 23 de septiembre de 2020

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora presidenta de Navantia (Sarriá Sopeña), para:

- Informar de la situación del sector de la industria por los efectos de la pandemia del COVID-19. Por acuerdo de la Comisión de Industria, Comercio y Turismo. (Número de expediente 212/000232) 2
- Informar del Plan Estratégico de Navantia y la carga de trabajo de la empresa pública. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000236) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 2

Se abre la sesión a las dos y media de la tarde.

COMPARECENCIA DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE NAVANTIA (SARRIÁ SOPEÑA), PARA:

- **INFORMAR DE LA SITUACIÓN DEL SECTOR DE LA INDUSTRIA POR LOS EFECTOS DE LA PANDEMIA DEL COVID-19. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/000232).**
- **INFORMAR DEL PLAN ESTRATÉGICO DE NAVANTIA Y LA CARGA DE TRABAJO DE LA EMPRESA PÚBLICA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/000236).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes. Bienvenidos. Sesión número nueve, para orgullo de todos ustedes y regocijo de esta Presidencia. Están ustedes en la Comisión que, después de la de Sanidad, por razones obvias, más ha trabajado en este Congreso de los Diputados en lo que llevamos de año.

Comparece la presidenta de Navantia por dos motivos: para informar de la situación del sector de la industria que afecta a Navantia y para informar sobre el Plan Estratégico de Navantia y la carga de trabajo de la empresa pública. En primer lugar, comparece a petición de la Mesa y en el ámbito de las comparecencias que se celebraron antes de verano para conocer la situación de los distintos sectores industriales, del comercio y del turismo, que es la última que queda por sustanciarse. Las dos comparecencias se van a sustanciar conjuntamente en una primera exposición de la señora presidenta de Navantia. Les recuerdo que tendrán ustedes cinco minutos para preguntar sobre los distintos aspectos de la exposición. Al cabo de esas preguntas o peticiones de aclaración, la compareciente tendrá cinco minutos para responder y, posteriormente, dos minutos más de réplica por si ustedes necesitan más aclaraciones.

Señora presidenta de Navantia, tiene que saber que también, por razón de lo apretado que es el horario, puede extenderse por escrito si quiere dirigiéndose a la Mesa, que distribuirá a las diputadas y a los diputados lo que usted tenga a bien comunicar. Cuando usted quiera.

La señora **PRESIDENTA DE NAVANTIA** (De Sarriá Sopeña): Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, buenas tardes. Agradezco la oportunidad de participar en esta sesión de la Comisión de Industria, Comercio y Turismo para trasladar unas consideraciones sobre la situación de la industria naval y de defensa a la que pertenece Navantia. Mis primeras palabras deben ser de recuerdo y condolencia a las personas afectadas por el COVID y de reconocimiento al personal sanitario, Fuerzas Armadas y todos los colectivos que han hecho posible que España continúe adelante.

Es innegable el tremendo impacto sin precedentes del COVID-19 sobre la economía mundial. Las estimaciones de organismos internacionales, instituciones públicas y analistas privados indican que será un impacto severo. También los escenarios de previsión para este año y los próximos tienen un alto grado de incertidumbre y generan numerosos efectos e interacciones difíciles de cuantificar plenamente. El impacto en la industria comenzó por la interrupción y deterioro de las cadenas de suministros ubicadas en Asia. Posteriormente, en marzo, en Europa y en España se produjo una interrupción parcial o total de la actividad en los sectores industriales. Dentro del ámbito de la industria naval, varios astilleros de defensa en Europa paralizaron su actividad y otros tomaron medidas de prevención sin interrumpir su producción, pero ralentizando su actividad y disminuyendo su productividad por la situación del entorno. A mediados de abril se reanudó la actividad productiva de manera paulatina para cumplir contratos con todas las limitaciones de los estrictos protocolos sanitarios. Pero las consecuencias en la industria y, en particular, en el sector naval van más allá de la paralización temporal de la actividad y de la movilidad, dados los múltiples efectos e interacciones de esta crisis. La caída de la demanda del transporte marítimo de mercancías y pasaje está teniendo efectos negativos sobre la contratación y reparación naval civil en este año, mientras que, en el mercado naval de defensa, los efectos y dificultades presupuestarias y fiscales aún no se han visto totalmente reflejados en este ejercicio. Se aprecian caídas considerables en todas las áreas geográficas de la suma de contratación naval, militar y civil; un 42% en China, un 71% en Japón, un 55% en Corea y una caída de la contratación del 97% en Europa. El impacto también se reproduce a lo largo de las cadenas de suministro; al igual que en los astilleros, la industria colaboradora y los suministradores de equipos tuvieron que reducir o detener su producción, teniendo además que implementar rigurosas medidas de seguridad y salud durante la convivencia con el virus. Otro impacto significativo ha sido sobre los armadores, en particular

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 3

sobre los operadores de crucero, debido a la intensa caída de pasajeros y turismo, que ha supuesto retrasos de pedidos y caída total de la demanda en los astilleros.

Por otra parte, en los países europeos, la recesión derivada del COVID-19 puede comprometer futuras inversiones en equipamientos de defensa, como ya sucedió durante los años posteriores a la crisis financiera de 2008. Las previsiones indican que el impacto total de la crisis en la industria marítima, en Europa, será más intensa a partir del 2021, por la falta de pedidos y la falta de carga de trabajo. En el sector de defensa, aunque se desconoce en qué medida afectará al mercado internacional, se consideran los siguientes efectos: una replanificación de los programas navales militares previsto por los reajustes presupuestarios; una caída del mercado de exportación en países de Oriente Medio motivado por el desplome de los precios del petróleo, y una tendencia global a proteger y desarrollar cada país sus respectivas bases industriales, con el objetivo de asegurar la soberanía en la cadena de suministro.

El impacto en la economía mundial es fuerte, pero, a diferencia de la crisis de 2008, si la situación sanitaria se controla, este impacto se podría superar. Navantia, consciente de su posición, ha tomado medidas para mitigar el impacto desde el comienzo de la pandemia, manteniendo una continua colaboración y comunicación con nuestro entorno, y comprometidos con la recuperación de España. Navantia, por su carácter estratégico y su condición de sociedad mercantil estatal, provee a España de soberanía industrial y tecnológica, proporcionando diseño, fabricación, sostenimiento e integración de sistemas complejos, con capacidad dual para la fabricación de elementos críticos y un decisivo papel tractor para el crecimiento económico y el impulso del empleo y la innovación, especialmente en la zona donde tenemos nuestra actividad industrial.

La situación generada por la emergencia sanitaria, el estado de alarma y la posterior evolución del COVID-19 ha requerido a Navantia la adopción de un conjunto de medidas y propuestas extraordinarias en el ámbito laboral con una triple finalidad: limitar la expansión del virus, proteger la salud de los trabajadores, y mitigar, en lo posible, las consecuencias económicas derivadas de la crisis sanitaria.

Tras la activación del estado de alarma, el 14 de marzo, limitamos la actividad a las dedicadas al mantenimiento o adecuación de los buques de la Armada y a los servicios esenciales: servicios médicos, contra incendios, seguridad y mantenimiento. Tomamos las medidas necesarias para salvaguardar la salud de los trabajadores; limitamos la presencia en los servicios esenciales; suspendimos contratos con las empresas auxiliares e implantamos el trabajo en remoto; definimos protocolos de prevención, en colaboración con las autoridades sanitarias; pusimos a disposición del Gobierno nuestros medios e instalaciones, y lideramos desde el inicio de la pandemia la gestión de la crisis con un seguimiento continuo en los comités en coordinación con SEPI. La participación de la parte social ha sido imprescindible en esta compleja situación. Desde el inicio, se acordó la constitución de una comisión de seguimiento, formada por representantes de la empresa y de los trabajadores, encargada de realizar el seguimiento del plan de recuperación de la actividad de la empresa y de conocer las medidas preventivas a adoptar para poder atender las actividades esenciales.

Tras el Real Decreto-ley de 29 de marzo, de restricción de actividades no esenciales, se aplicó el permiso retribuido y recuperable entre los días 30 de marzo y 9 de abril para todas las personas que no podían seguir desempeñando su trabajo con normalidad a distancia. Y, en términos de actividad, se mantuvieron los niveles de la fase anterior. Durante este periodo, Navantia inició una colaboración intensa con el Gobierno en la producción de material sanitario, que comentaré posteriormente. A partir del 13 de abril, comenzó la reanudación escalonada de la actividad. En este proceso fueron claves la implantación de dos medidas: un estricto protocolo de salud y seguridad laboral para preparar las instalaciones y proteger la salud, tanto de los propios trabajadores como la de los de la industria colaboradora, y un plan de reactivación de la actividad basado en este protocolo. Es de destacar que Navantia ha certificado el protocolo por Applus sin ninguna disconformidad. La implantación de este plan ha sido un proceso escalonado, semana a semana, desarrollado en equipo, con la implicación de todas las partes y siempre bajo la perspectiva de la seguridad de todos los trabajadores. Desde el primer momento esta vuelta a la actividad se lleva a cabo en colaboración con los técnicos de prevención, delegados de la parte social y con todos los trabajadores en su conjunto. De todas las medidas tomadas se ha ido informando a la plantilla y a los representantes de los trabajadores y se ha mantenido el trabajo en remoto siempre que ha sido posible.

En cuanto a la fabricación de material sanitario, el compromiso social de Navantia se inició al principio de la crisis, cuando pusimos a disposición del Gobierno todas nuestras capacidades: logística e instalaciones. En los primeros días se entregó todo el material sanitario: EPI, hidrogeles, mascarillas, etcétera. Navantia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 4

aumentó su capacidad de impresión 3D con veinticinco nuevas impresoras para apoyar la lucha contra la pandemia y se pusieron en marcha en un tiempo récord. A finales del mes de marzo entregamos las primeras 523 pantallas de protección facial antisalpicaduras al Servicio Andaluz de Salud, fabricadas en el Centro de Excelencia de Fabricación Aditiva de Navantia, en colaboración con la Universidad de Cádiz, la Armada española y otras empresas. A finales de abril se habían entregado 11 230 pantallas faciales y 15 182, entre otro material sanitario. También participamos con el sistema sanitario público de Andalucía y con la Universidad de Málaga en el proyecto de un sistema de ventilación mecánica denominado Andalucía Respira, y nos encargamos de la puesta a punto de los cinco buques de la Armada con hospital. Desde la reanudación escalonada, los niveles de actividad en los programas se han retomado de forma coordinada con nuestros clientes y socios y se ha mantenido el trabajo remoto siempre que ha sido posible.

En resumen, se ha trabajado con la máxima prudencia y con la máxima profesionalidad para garantizar la protección de la salud de los trabajadores, limitando en un principio la actividad de los servicios esenciales, habilitando el trabajo en remoto en la medida de lo posible y abordando la reanudación, en aplicación del plan de reactivación, bajo un estricto protocolo de salud y seguridad para cumplir los contratos en vigor. Estos planes, la gobernanza y la comunicación continua con todos los grupos de interés, fueron y están siendo fundamentales para la vuelta progresiva a la normalidad. Desde el inicio de la crisis sanitaria hemos trabajado en la continuación de estas dos líneas. El protocolo de salud y seguridad laboral se complementa con un plan de convivencia con el COVID, que nos está permitiendo mantener la actividad mientras continúe la situación de contagios. Y el plan de reactivación se completa con una serie de propuestas de actuación para salir cuanto antes de la difícil situación económica generada. La prolongación en el tiempo de esta complicada situación, unida a la dificultad de retomar la actividad industrial en un porcentaje significativo por las especiales características de trabajo dentro de un buque, ha causado en Navantia un perjuicio económico significativo. El impacto de la crisis será tanto coyuntural en los resultados de 2020 por la parada de actividad, la reanudación escalonada y el cumplimiento del protocolo de salud y seguridad como estructural en el medio plazo debido a retrasos o cancelaciones en la contratación. Es necesario, por tanto, abordar actuaciones que eviten pérdida de empleo o merma de capacidades tecnológicas que puedan comprometer tanto la autonomía estratégica de España como la cohesión social de nuestras comarcas industriales.

Apostamos en Navantia por una recuperación de la economía española asentada en la industria, la tecnología, el conocimiento y el talento como cimientos de futuro, reforzando las capacidades estratégicas que proveen de soberanía a nuestra nación. Navantia apuesta por la recuperación de España mediante el fortalecimiento de la industria de defensa española y la autonomía estratégica de España ante situaciones de crisis internacionales. Entendemos que hay que aprovechar las fortalezas que esta crisis ha puesto de manifiesto. Navantia, por su carácter estratégico, provee de soberanía industrial y tecnológica y ofrece esa capacidad dual para fabricar elementos críticos y un papel decisivo como tractor para el crecimiento económico y el impulso del empleo industrial y además cuenta con un Plan Estratégico 2018-2022 para la rentabilidad económica de la compañía en el medio plazo. En un momento de grave situación de desempleo, Navantia, como empresa tractora, puede y debe impulsar de forma significativa la creación y el mantenimiento del empleo industrial propio y de la industria colaboradora, generando crecimiento económico en las comarcas donde está presente. El éxito de la recuperación requiere de la colaboración de todos los agentes involucrados: Gobierno, ministerio, SEPI, Defensa, Industria, Exteriores y el resto de las partes, incluyendo a las empresas del sector de Defensa, a los trabajadores y a la industria colaboradora. Una vez mitigado el impacto de la crisis en el corto plazo, Navantia debe impulsar de nuevo el cumplimiento del plan estratégico acordado, que ya está dando sus frutos con la mejora del margen de los programas y negocios y cuyo objetivo de alcanzar el equilibrio financiero continúa vigente.

Sigo con el plan estratégico de Navantia y la carga de trabajo. Como he comentado, quiero empezar recordando el papel de Navantia como empresa estratégica para España. Como he dicho, aportamos la capacidad industrial y tecnológica necesaria para satisfacer los intereses esenciales del Gobierno en la defensa y la seguridad de España. Somos una compañía internacional, con filiales y delegaciones en siete países y programas en más de veinte, lo que contribuye a potenciar las exportaciones españolas y representa un escaparate tecnológico para la industria española en el mundo. El volumen de exportación media anual desde 2005 es del 49% de los ingresos y representa cerca de 1,3% del total de las exportaciones españolas de alto contenido tecnológico. Navantia es el principal motor de generación de riqueza y empleo de alta calidad en el sector naval en España, especialmente en la zona donde está ubicada, absorbiendo de media el 80% del empleo del sector y generando un fuerte efecto multiplicador

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 5

sobre la actividad económica. El plan estratégico, el PEN 2018-2022, fue firmado el 20 de diciembre de 2018 con el acuerdo de todas las partes: SEPI, sindicatos y Navantia, con la finalidad de conseguir la viabilidad de Navantia, manteniendo la actividad en todos sus centros. El objetivo es llegar al equilibrio en los resultados en 2022, modernizando sus procesos e instalaciones y utilizando como palanca la transformación digital, rejuveneciendo y adaptando la plantilla a las necesidades que el mercado demanda. Se estructura en cuatro ejes de actuación. El primero, la contratación. Tiene por objeto aumentar la contratación nacional y de exportación y reducir su volatilidad. En los dos primeros años se han contratado 7931 millones de euros, un 75% del objetivo de contratación de grandes programas. La cartera de pedidos actual tras la contratación de las corbetas, las fragatas y el submarino alcanza los 8262 millones. El segundo pilar es la eficiencia operativa y la transformación digital, que pretende optimizar los procesos para mejorar los márgenes, utilizando como palanca la transformación de los astilleros en base a la modernización de las instalaciones y la digitalización como herramienta. Es el camino al llamado Astillero 4.0 y contempla inversiones por importe de unos 500 millones de euros, de los que ya se han aprobado unos 300. El tercer pilar es el rejuvenecimiento de la plantilla y el nuevo marco laboral. El objetivo es optimizar la plantilla, rejuveneciéndola con perfiles que potencien la ingeniería, la gestión de programas y la digitalización, a la vez que se amortizan puestos no productivos o en áreas que pueden ser subcontratadas en función de la carga de trabajo. El cuarto pilar, transversal a los anteriores, es la evolución cultural, ya que para abordar los tres pilares anteriores se consideró necesario establecer medidas para facilitar la adaptación de las personas a este nuevo contexto, con foco en la capacitación y el desarrollo de talento digital, así como en la definición de una organización ágil basada en la comunicación, la transparencia y la gestión del cambio.

Voy a detallar la situación de los tres ejes, poniendo el foco en la carga de trabajo por zona de actividad. El primero, como he dicho, es un ambicioso plan comercial y de operaciones que busca dotar de carga de trabajo a todos los centros. Tiene previsto alcanzar durante el periodo de vigencia del mismo una contratación de 11 000 millones de euros. En la Bahía de Cádiz podemos destacar en el mercado de defensa y seguridad varios programas. El programa de corbetas, con la construcción de cinco corbetas Avante 2200, el mayor contrato de exportación de la historia de la sociedad, que entró en vigor el 6 de noviembre de 2018. El programa de las corbetas y los demás asociados de *training*, infraestructuras y apoyo al ciclo de vida avanzan de manera satisfactoria. Los programas de Navantia Sistemas de diseño, desarrollo, integración y pruebas de sistemas altamente tecnológicos para Armadas nacionales e internacionales, Ejército de Tierra y otros clientes, como Puertos del Estado. El programa de mantenimiento de los destructores DDG-51 para la Marina de Estados Unidos en las instalaciones de la base de Rota, muy bien valorado por el cliente y con una importante participación de la industria auxiliar en cada una de las inmovilizaciones. En el mercado de diversificación tenemos el programa de la plataforma *offshore* de Aibel, que entró en vigor en febrero de 2019 y las entregas están previstas en el último trimestre de este año, y también el programa de las *jackets* de Smulders, que entró en vigor en junio de 2019 y se prevé finalizar en la segunda quincena de septiembre de 2020. Si pasamos al Mediterráneo, en la dársena de Cartagena tenemos en el mercado de defensa y seguridad el programa S-80 para el Ministerio de Defensa y la Armada española, que consiste en la construcción de cuatro submarinos con diseño propio de Navantia, que se encuentra en su etapa de construcción, y el programa de la quinta gran carena, alargamiento de la vida útil del submarino S-71 para la Armada española, que está en fase de desarrollo. En el norte, en la ría de Ferrol, tenemos en el mercado de defensa y seguridad el programa F-110, que es la construcción de cinco fragatas punteras en tecnología y diseño para la Armada española, que entró en vigor en abril de 2019 y que finalizará en diciembre del año 2031, y el programa AOR, por el que se construyen dos buques de aprovisionamiento en combate para la Armada australiana, que se inició en mayo de 2016 y tiene prevista su finalización en julio de 2021. En diversificación, el programa Kincardine es una unidad eólica flotante con su inicio en febrero de 2019, estando prevista la entrega a final de este año, y el programa de Saint-Brieuc, la construcción de sesenta y dos *jackets* para Iberdrola en este parque eólico en la Bretaña, que ha entrado en vigor en junio de este año y finalizará en 2022. Además de estos programas que están en funcionamiento, estamos desarrollando una intensa actividad comercial tanto en el ámbito de la construcción naval militar, como en los mercados de diversificación y reparaciones para ampliar la cartera de pedidos y la actividad en el conjunto de los centros productivos de Navantia. Trabajamos para acelerar en la medida de lo posible los plazos de gestión y negociación de las nuevas oportunidades tanto para el Ministerio de Defensa como para otros clientes nacionales e internacionales. En particular, estamos cerrando los últimos trámites del programa del Buque de Acción Marítima de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 6

Intervención Subacuática para la Armada española, el BAM-IS. Navantia compete actualmente por distintos contratos a nivel internacional, entre los cuales destacan la futura fragata de Singapur, los submarinos para la India, tres buques de carga sólida para Reino Unido, y trabajamos en distintas oportunidades comerciales en Europa, Oriente Medio, Norteamérica, Latinoamérica, norte de África, sudeste asiático, en programas de defensa y seguridad, diversificación y ciclo de vida.

El segundo eje es el de la eficiencia operativa y transformación digital. Tiene por objetivo impulsar la modernización y la digitalización de los productos, procesos e infraestructuras de la compañía, avanzando hacia un astillero más moderno y competitivo, mejorando nuestro posicionamiento en la industria de defensa europea e internacional. Para hacer frente a estos retos y aprovechar las oportunidades de la Industria 4.0, estamos abordando un plan de transformación digital integral para la mejora de la competitividad, incrementando el valor añadido de productos y servicios inteligentes con las nuevas tecnologías, nuevos modelos de negocio y una visión extendida a toda la cadena de valor. El desarrollo e implantación de este plan lo realizamos conjuntamente con las universidades, con los centros tecnológicos y con las entidades del sector, creando de esa manera un ecosistema de innovación alrededor de la industria naval española. En este sentido, estamos implantando una plataforma digital en la totalidad de nuestros centros de trabajo sobre la base de una arquitectura digital de referencia común que facilitará una gestión integrada de extremo a extremo a lo largo del ciclo de vida del buque.

El tercero es el eje de las personas, rejuvenecimiento de plantilla y el nuevo marco de relaciones laborales. Las personas, como siempre, en el centro, y son claves para el éxito de nuestra transformación. El objetivo es optimizar la plantilla con perfiles que potencien la ingeniería, la gestión de programas y la digitalización en un nuevo marco de relaciones laborales. Por primera vez en una reestructuración del sector naval no se producen solo salidas, sino que incluye incorporación de perfiles *junior* a la compañía. El rejuvenecimiento se realiza progresivamente a lo largo del periodo 2019-2022 con incorporaciones que permitan atender la carga de trabajo prevista y adaptarse a las necesidades del negocio y a las nuevas tecnologías minimizando la pérdida de conocimiento y de *know-how*.

El cumplimiento de los tres ejes estratégicos mencionados, acompañado de la evolución cultural, garantizaría la carga de trabajo, la competitividad y la sostenibilidad a largo plazo para todos los centros productivos de Navantia, atendiendo además al cumplimiento de la función de cohesión social inherente a una empresa pública. Por todo lo anterior, Navantia trabaja en una serie de acciones dirigidas a potenciar el compromiso con el empleo impulsando las medidas contempladas en el plan estratégico y abordando los programas de Defensa con incidencia en la adecuación de los gastos a nivel de actividad post-COVID y adaptando el modelo empresarial de Navantia a un entorno cada vez más competitivo. El fortalecimiento de la industria de defensa española es una palanca clave para la reactivación económica de España tras la crisis del COVID-19. Los programas de Defensa, la cooperación entre las empresas para acelerar la reactivación industrial, la apuesta por la innovación, una coordinación que garantice el apoyo europeo al sector y el apoyo institucional a los programas internacionales son las claves para este sector. Conscientes de la importancia de su posición, Navantia se compromete a redoblar el esfuerzo para limitar el impacto económico y social de la pandemia, manteniendo los objetivos del plan estratégico y su vocación de servicio a España. Navantia apoyará la recuperación basándose en los siguientes principios.

El señor **PRESIDENTE**: Si es tan amable, podría ir sintetizando un poco.

La señora **PRESIDENTA DE NAVANTIA** (De Sarriá Sopeña): De acuerdo.

Trabajaremos para alcanzar los objetivos contemplados en el plan estratégico con foco en las siguientes prioridades: asegurar la ejecución exitosa del programa de las F-110 para el desarrollo de un modelo de exportación similar al contenido con las F-100; finalizar el programa S-80 y demostrar su valor como producto de altas prestaciones; asegurar la posición de Navantia Sistemas como socio tecnológico de la Armada en el desarrollo del mando y control, integración de sistemas complejos e inclusión de nuevas tecnologías digitales; asegurar la transformación digital de Navantia basada en una plataforma de extremo a extremo, el gemelo digital integrado en toda la cadena de suministro, integración de capacidades predictivas de la inteligencia artificial y la optimización de la gestión de la ciberseguridad, operatividad en la nube y conectividad 5G. Y adicionalmente, dada la gravedad y urgencia de la situación, trabajamos en una serie de medidas para mitigar los efectos de la crisis del COVID, que permitirán reforzar la industria española y afianzar el cumplimiento del PEN.

Lo primero es potenciar el compromiso con el empleo. Navantia podrá acelerar las incorporaciones previstas y continuará velando por la estabilidad y cualificación del empleo generado en las zonas donde

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 7

está presente, no solo en sus instalaciones, sino también en el ecosistema de industria auxiliar inducido mediante su actividad tecnológica e industrial. Daremos respuesta a las necesidades de defensa e impulsaremos los programas de exportación. Estamos preparados para abordar los programas necesarios por el Ministerio de Defensa, ya que nuestra actividad repercute en todo el sector industrial y de defensa con un impacto importante en las empresas españolas y en los puestos de trabajo en las regiones donde estamos. Adecuaremos los gastos a nivel de la actividad mediante ahorro de costes indirectos, acompañamiento de las inversiones y negociaciones de las penalizaciones y reclamaciones por los retrasos producidos por el COVID. Y por último, Navantia hace una propuesta del proyecto Navantia energías verdes para aprovechar plenamente nuestras instalaciones adaptadas para la industria pesada, con el objetivo de capturar el potencial de creación de empleo y riqueza que requerimos. Tenemos experiencia en mercado de renovables y contamos con presencia en foros europeos de combustibles alternativos, lo que nos permite acceder a sectores claves para la transición energética con un alto potencial de crecimiento. Es un momento idóneo para la apuesta por los sectores verdes. Está en línea con la estrategia europea de sostenibilidad y transición energética, se apoya en el fuerte desarrollo de energías verdes a nivel nacional y la descarbonización con el Plan Nacional de Energía y Clima. El Ministerio de Transición Ecológica ha definido la hoja de ruta del hidrógeno renovable y algunos de nuestros socios ya impulsan el desarrollo de fuentes verdes, como la eólica *offshore* o el hidrógeno renovable. Por eso trabajamos en esos dos ámbitos, en eólica *offshore*, que es un potencial de crecimiento del 12% anual a 2050 y tenemos experiencia tanto en subestructuras como en subestaciones, además de que tenemos instalaciones adaptadas a la necesidad del sector. Estamos avanzando en acuerdos con diferentes empresas para desarrollar los diferentes modelos de la eólica *offshore*. Asimismo, podríamos impulsar el desarrollo de soluciones nacionales y catalizar el crecimiento de una industria eólica marina puntera. Adicionalmente, existe una creciente oportunidad para el desarrollo de modelos de economía circular basados en la generación eléctrica renovable con producción de combustibles alternativos, en especial el amoniaco para su uso en la industria marítima a partir de hidrógeno verde o de biomasa. Con ello, podemos colaborar en el desarrollo e investigación de la economía circular como eje vertebrador de las relaciones con nuestros socios energéticos y de innovación.

Termino ya. El COVID ha supuesto no solo un riesgo sanitario, sino también una amenaza para la seguridad europea. El contexto estratégico posterior será más incierto que el previo, por lo que serán necesarias más seguridad y defensa y no menos, dicho en palabras del alto representante de la Unión Europea, Josep Borrell. Por su parte, el comisario para el Mercado Interior, Thierry Breton, justifica seguir adelante con los programas industriales y de investigación financiados con el Fondo Europeo de Defensa, porque de ellos depende el progreso y la fortaleza de la industria europea, en general. Entre las lecciones aprendidas, la crisis ha puesto de manifiesto la relevancia para un país de contar con una industria manufacturera potente, no solo para reaccionar más eficientemente durante la situación de emergencia, sino también por la mayor resiliencia de los países con un peso industrial, ya mostrada en la anterior crisis: menor caída de renta y crecimiento, menor volatilidad del ciclo y una proporción superior de empleo estable y de calidad. En los momentos de grave situación de desempleo, Navantia, como empresa tractora, puede y debe impulsar de forma significativa la creación y mantenimiento de empleo industrial propio y de la industria colaboradora, generando crecimiento económico. Es clave el apoyo de todos los ámbitos a las empresas tractoras en el sector tecnológico e industrial para el impulso de la reconstrucción y la definición de un modelo industrial sostenible, fortaleciendo la competitividad nacional e internacional de cadenas de valor, compuesta en su mayor parte por pymes. La situación es difícil, pero hay esperanza. El impacto de la crisis ha sido significativo, pero si se mantienen las medidas sanitarias que eviten nuevos brotes, el impacto puede ser limitado en el tiempo. Dedicaremos todos nuestros esfuerzos a la recuperación del tiempo perdido y no me cabe duda de que seguiremos trabajando conjuntamente para construir la nueva Navantia, una empresa sostenible, estratégica, internacional y tractora, con una fuerte cultura de cohesión social y de servicio y público.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora De Sarriá.

Mi mala memoria y la tardanza en sustanciar esta comparecencia han hecho que les explicase mal el esquema de estas intervenciones, que se había pactado que fueran de tres minutos y sin turno de réplica, y son 10 los minutos que tiene el compareciente. **(La señora Moraleja Gómez pide la palabra)**. Adelantándome a su queja. **(La señora Moraleja Gómez: No es queja)**, que ya preveo y en la medida en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 8

que se trata de que estamos celebrando dos comparecencias en una, con la benevolencia que su señoría sabe que tengo no solo con usted —con usted, particularmente— (**risas**), sino con todos los diputados y diputadas de esta Comisión, vamos a dejar el tiempo en cinco minutos, sabiendo además que no tengo costumbre de cortar frases. (**La señora Moraleja Gómez: Una pertenece a la anterior y la otra es nueva**).

El señor **PRESIDENTE**: Sí, sí, perfecto. (**El señor Soler Mur pide la palabra**). Señor Soler, ¿quiere usted intervenir? Adelante.

El señor **SOLER MUR**: Señor presidente, habíamos hablado de estas comparecencias junto con el resto del paquete de comparecencias que se solicitaron en su momento. No tengo mayor problema, pero pediría que fueran tres minutos y que no fueran cinco para que luego fueran siete, sino que sean tres minutos, con el margen de indulgencia que suele tener el presidente, un margen razonable, tratándose además de que el objeto de la comparecencia es la realización de preguntas, que no otro tipo de exposiciones.

Gracias. (**La señora Moraleja Gómez pide la palabra**).

El señor **PRESIDENTE**: Señora Moraleja.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Presidente, es que son dos comparecencias para la presidenta de Navantia. Es verdad que una puede estar dentro del grupo de esas comparecencias, pero nosotros hemos solicitado una comparecencia para que la presidenta también se explique y con tres minutos no va a dar tiempo. Le agradecería que lo dejásemos en cinco, que fue lo que pactamos el otro día.

El señor **PRESIDENTE**: Pues estamos en las mismas. Tiene usted cinco minutos. Empieza su tiempo ya.

Tiene la palabra la señora Moraleja.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Señora presidenta de Navantia, como ya le he dicho antes, bienvenida a esta Comisión. Sabemos que es difícil y que le ha costado venir. Esperemos que no sea la primera y última vez que venga a esta casa, porque estamos encantados de recibirla para que pueda contestar a todas y cada una de nuestras preguntas. Ya sabe que para el Partido Popular la empresa que usted dirige es clave para la industria de este país y, en concreto, para el sector naval, y por eso nos ocupa y nos preocupa. Este partido nunca ha dejado de trabajar y de luchar para conseguir carga de trabajo en los astilleros y no volver a las reconversiones industriales de las épocas del Partido Socialista que, por desgracia, los ferrolanos bien conocen. Por ello en esta comparecencia más que exponer nuestra posición como partido con respecto a Navantia —que es sobradamente conocida, con respecto al plan industrial que ahora ustedes presentan y que no incluye, por ejemplo, el dique cubierto para Ferrol, el séptimo BAM y los dos ferris para Cádiz— le haré una batería de preguntas que ruego me sean contestadas por usted, ya que son muy importantes para muchas familias, cuyo sustento depende de los contratos que usted y su empresa puedan conseguir.

Voy a empezar por Ferrol, mi tierra. No le voy a negar que la entrega del primer buque logístico para la Armada australiana a primeros de septiembre fue una gran noticia, porque eso demuestra el saber hacer de los profesionales del astillero y, por supuesto, también de la industria auxiliar de Ferrolterra. Hago aquí un inciso para pedirle que abonen, por favor, las horas extraordinarias trabajadas en esa industria auxiliar, ya que en estos tiempos se hace más necesario que nunca que esas empresas cobren. Como iba diciendo, también pone de relieve la difícil situación en la que nos encontramos debido a la falta de trabajo, la falta de planificación y los compromisos incumplidos del Gobierno de Sánchez al que usted ahora pertenece. Por ello, le hago las siguientes preguntas.

Ante la total ausencia de carga de trabajo en medio año, ¿tienen prevista la construcción de un AOR en el astillero de Ferrol, sí o no? ¿Me podría decir el plazo previsto para el corte de chapa y el inicio de la construcción de las F-110? ¿Sabemos ya fecha concreta? ¿Reconoce la nefasta gestión llevada a cabo en el programa de las F-110, que ha motivado la designación de un nuevo director del programa? ¿Es consciente que Navantia Ferrol se enfrenta a una inactividad en nuevas construcciones en los dos próximos años? Yo creo que sí, señora presidenta. ¿Y existe proyecto para el dique cubierto, ya que es una actuación fundamental en la transformación del Astillero 4.0? ¿Se solicitó la licencia? ¿Presentaron el estudio de impacto ambiental para emitir la guía? ¿Cómo se va financiar? ¿Va a solicitar la inclusión del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 9

proyecto Astillero 4.0 de Ferrol, dique incluido, en los fondos de recuperación? Nosotros, desde el Partido Popular, se lo pedimos y ustedes, como le dije antes, dieron de baja el dique en el actual plan de inversiones; nosotros lo habíamos incluido. ¿Por qué han sido incapaces de arrancar con la construcción de los talleres robotizados aprobados por la SEPI? No han sido capaces de tramitar ni siquiera la licencia correspondiente de construcción. Con todo esto que le he expuesto, ¿me podría decir qué proyectos tiene para dotar a Ferrol de carga de trabajo? Le recuerdo, señora presidenta, que usted es presidenta de este ente desde julio de 2018. Y la pandemia —ya la he oído a usted— no es excusa, porque la pérdida de oportunidades de contratación es sistemática desde su llegada.

Voy a Cádiz, a la zona que usted conoce bien. Seguimos con la incertidumbre de las tres plantas —San Fernando, Cádiz y Puerto Real— por lo mismo, la falta de trabajo y, por supuesto, esa incertidumbre se contagia la industria auxiliar. Señora presidenta, cuando gobierna el Partido Socialista en España se pone en riesgo el tejido industrial, y no solo en esta provincia sino en todo el territorio español debido al desmantelamiento industrial. ¿Qué está haciendo su departamento para paliar estos efectos? El Partido Socialista se ha convertido en un problema para usted y para la empresa que usted dirige en los últimos años, ha perdido más contratos de los que ha sumado. Le pongo ejemplos: doce fragatas para la Armada de Canadá, ahora en abril de 2020 las doce fragatas para la Marina estadounidense, entre otros. ¿Qué valoración hace usted de esta mala gestión? El problema es aún mayor si tenemos en cuenta que Navantia juega con el enemigo en casa. Vamos a recordar las palabras de la ministra Robles cuando puso en peligro los contratos de las corbetas de Arabia al paralizar otros contratos con el país árabe. Y ahora vemos que a pesar de ese plan industrial de Navantia, pactado en el año 2018 con la empresa pública, la SEPI, y seis sindicatos, los incumplimientos industriales siguen estando vigentes dentro del Gobierno socialista. ¿Por qué? Porque es rehén de la izquierda radical, de sus socios. Han relegado los presupuestos de Defensa a ser la cenicienta de los Presupuestos Generales del Estado. ¿Está usted de acuerdo con estas actuaciones, señora presidenta? También nos preocupa la lentitud a la hora de solicitar la renovación de la licencia para la exportación de las corbetas a Arabia. Usted sabe que las crisis con Arabia son perjudiciales para el empleo de la Bahía. Los países de la Liga Árabe no tienen veto de ONU ni de la Unión Europea. Nos preocupa la posición de sus socios de Gobierno. Se repite el culebrón del verano de 2018, y Arabia puede poner pie en pared y finiquitar el contrato en 2022 si no hay claridad en la posición española en las relaciones con el país árabe. ¿Está usted de acuerdo con sus socios de Gobierno, sí o no? Espero que no, señora presidenta.

Y volviendo a las acciones de futuro —usted ya lo ha hablado—, ¿van ustedes a cumplir el plan industrial y a fortalecer la posición de España en el mundo? Usted ha hablado de los contratos con Reino Unido, con India, con Arabia, con Marruecos, pero desde Defensa están diciendo que todos los contratos que se hagan por parte de Defensa van a estar supeditados a los Presupuestos Generales del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya concluyendo, señoría.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Difícilmente van a confiar en un país cuando el propio Gobierno de ese país no confía.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, le decía que fuera concluyendo, por favor.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Perfecto. También quiero hablar un poco de defensa, porque defensa está muy ligada al departamento que usted dirige. ¿Considera usted que el malestar expresado por los Estados Unidos de Norteamérica como consecuencia de la retirada de la fragata española puede haber sido determinante para excluir a Navantia de la contratación del concurso del Gobierno norteamericano por valor de 16 000 a 18 000 millones de euros? ¿Considera usted que las manifestaciones críticas por parte de miembros del Gobierno de Sánchez contra alguna actitud puntual de alguno de los dirigentes actuales de la Administración norteamericana compensan el perjuicio causado a los intereses comerciales de nuestra industria nacional de Defensa?

El señor **PRESIDENTE**: Eso termina su intervención, que ha sido de 6 minutos y 26 segundos.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Perfecto. Pues muchas gracias y disculpe.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene ahora la palabra doña Idoia Sagastizabal, por el Grupo Vasco.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 10

La señora **SAGASTIZABAL UNZETABARRENETXEA**: Gracias, presidente.

La verdad es que Navantia es la historia de la reconversión, es la historia de la dependencia entre la Armada y el astillero público. Su mayor facturación procede del sector naval militar. Yo creo que el reto, como usted bien nos ha dicho, es reducir pérdidas y lograr un equilibrio. Hoy nos ha esbozado un plan industrial que ya venía de antes, y los planes están bien, pero parece que su implementación no acaba de encajar, un plan que no acaba de despegar. Es cierto que el COVID ha tenido sus consecuencias, pero el descenso de la actividad no solamente ha sido por el COVID, porque ya venía con anterioridad.

Usted ha hablado de estrategia, pero a mí me gustaría conocer cuál es esa planificación, qué plazos se marcan para ir cumpliendo todos esos objetivos marcados o esos hitos, objetivos que podemos compartir. Usted ha hablado de la optimización de plantillas, digitalización y el astillero 4.0. Es decir, principios rectores que suenan bien, sostenibilidad, pero todo esto ¿en qué acciones se concreta? Eso es lo que me gustaría saber. Es verdad que resulta difícil entender que una empresa pública *per se*, como se suele decir, que se supone que puede tener más ayudas del Gobierno, por tanto más facilidades, continúe un tanto en la cuerda floja. Me gustaría saber a qué achacan todo esto.

Es entendible también la preocupación que pueden tener aquellas comunidades autónomas en las que Navantia tiene un centro de trabajo. También hay que decir que la construcción naval en el mundo en general ha caído un 42%, pero a pesar de ello hay astilleros privados que están capeando el temporal y están logrando contratos a pesar del COVID, gracias a la flexibilidad que tienen, a la tecnología, a la capacidad de construir a la medida del cliente y a la especialización de determinados nichos de mercado. No sé si podrían tomar ejemplo de esto o a qué se debe que el sector privado en estos momentos tenga más facilidades o esté consiguiendo esos contratos mientras que Navantia tiene más dificultades.

Es una empresa que lleva ya muchos años y por su volumen parece que tendría capacidad de reaccionar, pero sigue estando en crisis permanente. Entendemos que necesita afrontar cambios, reorientar las acciones, pero tampoco puede depender continuamente del Estado para que aporte dinero. Se supone que Navantia es una empresa puntera e innovadora a nivel europeo e internacional. Entendemos que es así, pero nos llama la atención que se encuentre en pérdidas permanentes. ¿Qué falla aquí? ¿La gestión, la política, la política financiera, la política comercial, falta de visión, estrategia? Entendemos que se trata de una industria militar y que debe responder a su naturaleza pública en defensa de los intereses de seguridad, pero nos preguntamos la razón de todas estas pérdidas. Por eso me gustaría saber un poco a qué creen que se debe todo esto. Es verdad que la industria naval necesita activación de la demanda y mejora de la competitividad. Por eso es necesario que haya un apoyo de la Administración, pero no solo para Navantia, sino también para todo el sector.

La industria 4.0 desde luego está aquí, el posicionamiento es clave para ganar competitividad en la industria 4.0, sobre todo en un mercado que es global. ¿Tienen previsto algún plan en torno a las oportunidades que pueden venir de la mano de la transición energética para descarbonizar el transporte? Como me gusta ver siempre el vaso medio lleno, espero que ese plan estratégico se vaya materializando y que no tengamos que oír a sindicatos diciendo que no se cumple el plan y que hay determinados fallos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señora Sagastizabal.

Tiene ahora la palabra, por el Grupo Ciudadanos, doña Mari Carmen Martínez Granados.

La señora **MARTÍNEZ GRANADOS**: Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias por su comparecencia. Como bien ha dicho la portavoz del Grupo Popular, teníamos muchas ganas de que viniese. Celebramos que haya podido conciliar con su agenda la visita a esta Comisión. Desde mi grupo parlamentario estamos completamente de acuerdo en que es una industria estratégica y hace una gran labor reconocida mundialmente, todo su trabajo proporciona a España a nivel industrial una imagen en el exterior muy importante, pero siempre tenemos los mismos problemas. Yo vengo de la provincia de Cádiz y allí siempre tenemos que llegar hasta los límites con movilizaciones para que nos hagan saber si realmente existe carga de trabajo suficiente y en qué plazos nos movemos, no solo allí, también en Galicia. Todos los astilleros tienen siempre ese problema, y hasta que no se llega a las movilizaciones parece que no hay una respuesta contundente por parte de Navantia. Por eso queremos saber los proyectos. Ha enumerado los proyectos y ha dicho que tienen ya a la vista otros proyectos incluso internacionales, pero ¿de qué fecha estamos hablando? ¿Hasta cuándo tenemos carga de trabajo, no solo en la provincia de Cádiz, sino en todos los astilleros? Si se prevé ya una bajada de carga de trabajo, ¿cuándo llegará la próxima? ¿Hasta cuándo podremos ver en medio y largo plazo esa carga de trabajo?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 11

Porque en la zona, en la que tiene una influencia muy positiva en la creación de empleo, todas esas incertidumbres y la preocupación por la posibilidad de tener o no carga de trabajo crean muchísimos problemas sociales, porque los empleos siempre están en vilo.

También nos gustaría que valorara la posición del sector industrial de nuestro país, porque ya previamente tenía muchísimas deficiencias, muchos problemas en temas de energía, y ahora se nos acerca esa ley de cambio climático y transición ecológica que también va a afectar al sector naval. Por eso le pregunto cómo valora ese plan nacional de industria que se quiere establecer, si es necesario y qué rol cree que tendría que jugar la industria de Defensa dentro de ese plan. Como le he preguntado sobre el tema de la transición ecológica, dado el papel que su compañía tiene en el transporte marítimo, ¿cómo valora los planes del Gobierno y de la Unión Europea con relación a esas nuevas exigencias medioambientales sobre emisiones de este tipo de transporte?

Por último, si nos puede decir qué medidas considera imprescindibles para una reactivación industrial eficaz del país, las que le afectan a usted, a las empresas que le proveen de suministros y sobre todo lo que vaya a impactar en las zonas en las que están desarrollando el trabajo los astilleros de Navantia.

Muchas gracias.

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

Tiene ahora la palabra, por el Grupo Plural, en nombre del BNG, don Néstor Rego.

El señor **REGO CANDAMIL**: Gracias, señor presidente.

Hablo en nombre del BNG y por tanto de lo que conozco, particularmente de Navantia Ferrol, porque el panorama que hemos escuchado, por lo menos en relación con Ferrol, no se corresponde en absoluto con la realidad. Estamos hablando de astilleros, en su día Astano o Bazán, que dieron empleo a más de 15000 personas de forma directa y hoy se ve reducido a menos de dos mil. Estamos hablando de un proceso de reconversión industrial que realmente fue de reducción de la capacidad productiva de los astilleros de Ferrol, de vaciado sistemático de las gradas, que además provocó una grave crisis demográfica no solo en la ciudad de Ferrol, sino en toda su comarca. No entendemos esta política sistemática de los Gobiernos españoles del Partido Popular y del Partido Socialista de desatender esa capacidad productiva de los astilleros de la ría de Ferrol.

En nuestra opinión, es necesario convertir Navantia en un complejo industrial integral, diversificando su actividad, pero, en lo que tiene que ver con la construcción naval, apoyándola también en la construcción civil, acabar de una vez con ese veto a la construcción civil y con ese encorsetamiento de la construcción militar, que no tiene ningún sentido ni justificación a estas alturas y que sabemos que tiene una capacidad limitada y dependiente fundamentalmente del Estado. Hay que convertir ese complejo industrial en una unidad territorial con dirección única, que se puede hacer también en el caso de Cádiz y de Cartagena y dejar, en todo caso, la unidad central como órgano de coordinación. En este sentido vamos a ser claros, ¿por qué decimos esto? Básicamente porque Navantia Ferrol siempre sale perjudicada a la hora de distribuir la carga de trabajo entre los centros de Navantia. En todo caso, cuando la capacidad de Cádiz está al límite se pueden derivar algunos bloques, pero no es esta la manera de comportarse. En este caso concreto, además, es evidente que falta carga de trabajo. Hacía referencia a dos buques AOR de la Armada australiana, uno ya ha sido entregado y el otro está a punto de finalizarse. La construcción de las fragatas en principio no se iniciará hasta el año 2022. Por lo tanto, están con una perspectiva para todo el año 2021 de falta de carga de trabajo en la ría de Ferrol. Por ello, algunas preguntas son, ¿prevé Navantia abrir la ría de Ferrol a la construcción naval civil o mantener ese veto y ese enconsertamiento a la construcción militar? ¿Prevé Navantia adelantar la construcción de las fragatas F-110 para garantizar carga de trabajo en la ría de Ferrol? ¿Prevé Navantia inversiones necesarias para modernizar las instalaciones, incluido el dique cubierto para una renovación tanto desde el punto de vista tecnológico como también para que sea efectiva esa renovación y ese rejuvenecimiento de formación del personal con personal de gestión técnico y productivo que permita afrontar proyectos en el ámbito de la construcción naval civil? ¿Prevé impulsar, por ejemplo, la actividad del centro de turbinas Ferrol, realizando las inversiones necesarias para convertirlo en un centro de referencia para I+D+i respecto a, por ejemplo, los sistemas de propulsión y movilidad marítima, así como para resituarse en el sector de las energías renovables?

Hizo usted una referencia a la cuestión del personal, creo que en este ámbito también sería necesario adoptar de manera inmediata las medidas necesarias para que, en primer lugar, todo el personal de la industria auxiliar que se vea expulsado del mercado de trabajo por esa actual caída de la ocupación pueda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 12

acceder a una jubilación en idénticas condiciones que el personal de Navantia y para, en segundo lugar, impulsar de manera inmediata la incorporación de personal a la plantilla con criterios de transparencia y participación de la parte social en todas las fases, primando la incorporación de personal profesionalmente vinculado precisamente al centro de Navantia Ferrol a través de su industria auxiliar.

Creo que es necesario un cambio de política por parte del Gobierno y por parte de la dirección de Navantia en relación con la ría de Ferrol y esperamos que sus respuestas contribuyan a dar algo de tranquilidad a la comarca y al personal tanto de Navantia como de la industria auxiliar.

Gracias.

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

Tiene ahora la palabra, por el Grupo Confederal Unidas Podemos don Alberto Rodríguez.

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

Gracias por su comparecencia. Voy a ir al grano dado el poco tiempo que tenemos.

Con la Estrategia LeaderSHIP 2020 Europa reconoce que la industria de construcción de buques es un sector puntero de alta tecnología y que tiene un enorme potencial en creación de empleo y un potente efecto tractor, como usted dijo. El sector naval tiene que afrontar los retos a corto plazo como la construcción de buques más sostenibles medioambientalmente y también tiene oportunidades como es la explotación de las renovables *offshore*, que usted también nombró. Uno de los ejes de actividad de Navantia es, precisamente, este, la energía eólica marina es una energía limpia que contribuye al proceso de descarbonización que tiene que vivir el país —bueno, el país no, el planeta entero— y, por tanto, nuestra economía. ¿Qué margen de crecimiento cree usted que tiene la actividad en este ámbito energético y qué papel puede jugar Navantia en él?

Yendo a lo concreto, hay cuestiones que nos trasladan desde la parte sindical. ¿Por qué está bloqueada la transformación digital del astillero de Navantia en Ferrol, al no solicitar el preceptivo informe medioambiental, que depende de Fomento a través de Puertos? ¿Por qué Navantia desamortiza la fábrica de turbinas, a pesar de que tiene relación con lo que hemos dicho anteriormente y el enorme potencial para la transición energética? Navantia, como ya usted también dijo, dedica un volumen considerable de recursos propios a la inversión en I+D+i. Además, participa de un ecosistema de innovación amplio, con conexiones con universidades y centros tecnológicos tanto a nivel estatal como a nivel internacional. ¿Qué papel cree usted que pueden jugar el sector naval y Navantia en esa transición energética que debemos llevar a cabo? Expuesta, por su parte, la agenda de proyectos de I+D+i que se están desarrollando, ¿cuántos empleos creen ustedes que se podrían generar? Volviendo a las cuestiones que nos llegan por vía sindical, ¿han valorado la diversificación en Navantia Fene, apoyando a la posibilidad de un centro de investigación, desarrollo e innovación para proyectos como la eólica *offshore*, que son una enorme oportunidad para la reindustrialización de toda la comarca de Ferrolterra?

Usted dijo en su intervención que las personas en el centro, rejuvenecer la plantilla, etcétera, cosas, por supuesto, con las que nosotros estamos de acuerdo, pero voy a centrarme en los conflictos que hay en la industria auxiliar del metal en la Bahía de Cádiz, que a nosotros nos preocupan enormemente. El volumen de empleo del sector asciende a unos 20000 puestos de trabajo, directos e indirectos, y, buena parte de ellos, dependen de Navantia. En esta comarca, en la Bahía de Cádiz, hay dos problemas principalmente: la falta de carga de trabajo, como usted bien sabe, y la precariedad en toda esta industria auxiliar. Es cada vez mayor el grueso de los procesos productivos que se externalizan, en el caso de Navantia es más de un 80%; esta cifra es muy muy grande. Y pasan a realizarse a través de contratadas y subcontratadas, con todo lo que ello supone en términos de condiciones laborales, más temporalidad, más flexibilidad —flexibilidad mal entendida claro—, jornadas de doce horas de manera prácticamente normalizada, mayores ritmos de trabajo, en definitiva, menos derechos y peores condiciones laborales. Las reivindicaciones de esta industria auxiliar vienen de lejos ya: incumplimientos del convenio colectivo, amenazas, represión, numerosos accidentes y muertes que siempre recaen en la plantilla de las contratadas y las subcontratadas —cuatro compañeros murieron el año pasado en accidentes— y un largo etcétera. A raíz del despido de diez personas, todas vinculadas y cabezas visibles de la coordinadora de los trabajadores del metal que fueron represaliadas por protestar precisamente por esta precariedad, este verano se convocaron movilizaciones e incluso se llegó a parar la actividad de las plantas de San Fernando y Puerto del Real durante días en agosto. La tabla de reivindicaciones de los trabajadores era bastante sensata, la tengo aquí: Cumplimiento del convenio colectivo de la pequeña y mediana industria, readmisión de los compañeros despedidos, eliminación de la lista negra de trabajadoras, supresión de las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 13

horas extraordinarias —que tiene mucho que ver con lo que usted comentaba de poner a las personas en el centro—, reorganizar la plantilla y, por supuesto, lo de siempre que, desgraciadamente, está en el centro de toda la actividad industrial, que es la carga de trabajo. Cómo podemos permitir que en el marco de Navantia, una empresa participada por el Estado, se dé este deterioro tan alarmante de las condiciones laborales. En ella no, pero sí en la industria auxiliar que la abastece, ¿qué medidas van a tomar al respecto para asegurar que se cumple la legislación en torno a convenios colectivos, prevención de riesgos laborales, libertad sindical, etcétera, en toda el área de influencia? Otra pregunta, que es de todos los grupos, ¿cómo vamos a garantizar los empleos con carga de trabajo?

Muchísimas gracias por su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, don Alberto.

Ahora tiene la palabra por el Grupo VOX don José María Figaredo.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Muchísimas gracias, señora presidenta, por venir aquí y exponernos una estrategia de Navantia que vemos muy amplia y compleja, vemos que tiene unas patas bastante definidas y unos objetivos también bastante definidos. Sin embargo, nos falta el marco temporal y es una de nuestras preguntas. Echamos de menos —ya se lo han planteado algunos de los grupos— el marco temporal. Usted marca unos objetivos muy concretos, pero no nos dice el cuándo, que, en mi opinión, es una pieza fundamental de todo objetivo.

Además de esto, le quiero plantear varias preguntas generales matizando en algunas cuestiones que espero que me responda. Usted ha hablado de la previsión de futuro para Navantia y todo gira en torno a la carga de trabajo. Aquí todos hemos hablado de ello y usted coincidirá conmigo en que la carga de trabajo es una pieza fundamental, si no la pieza fundamental, de Navantia. Pues bien, quiero preguntarle cómo va a hacer usted para garantizar que los S-80 salgan adelante, qué se va a hacer y cuándo se va a hacer. Ya estamos sufriendo retrasos sensibles y empieza a peligrar el contrato, señora presidenta, y usted pasa por encima de ello casi con suavidad. Queremos saber cuándo van a salir, cómo van a salir, si va a haber sobrecostes o no y, en su caso, cuál es la sensación para el cliente porque, en definitiva, esa va a ser la clave. Si no exponemos un producto de calidad, los contratos a futuro van a peligrar. Con los S-80 tenemos clientes potenciales, de hecho, India está ahí en la cola, pero como sigamos retrasándolo y el producto no salga a la calle y no puedan verlo, no vamos a ser capaces de vender nada.

Ha citado usted Ferrol y aquí le han preguntado muy directamente. ¿Cómo van a salvar ustedes el bache de 2021? Tenemos un agujero delante y usted ha pasado por encima. ¿Cómo lo van a salvar? Luego está la cuestión de los cortes de chapa de la F-110 porque no nos ha dicho cuándo van a empezar y cuándo van a finalizar. Continuamos con la factoría de Puerto Real que también ha citado usted. Necesitamos que le den carga de trabajo. Tienen ustedes ahí el programa de transporte ligero de la FLE, lancémonos a por ello, es factible y es viable. ¿Es posible que lo consigamos? En cuanto a las cuestiones comerciales, ahí están las relaciones con Arabia Saudí —también se han citado— y con Estados Unidos. Son relaciones muy delicadas y su Gobierno continúa insultando a dos de los potenciales clientes y salvadores, en definitiva, de Navantia porque son quienes traerán esa carga de trabajo. Y si su Gobierno continúa pisándoles los pies es muy posible que no nos traigan ese trabajo. Le han mencionado la espantada de nuestra fragata Méndez Núñez, que no ha ayudado a esa relación. Sin duda, las tachas que se hacen a Arabia Saudí tampoco ayudarán. Aquí está la cuestión, tenemos la oportunidad de conseguir el contrato de mantenimiento de la Sexta Flota estadounidense, de ampliar el contrato de mantenimiento de la escuadrilla DDG. Y con Arabia Saudí, después de estas corbetas tenemos la opción de dos grandes buques de asalto LPD y varias fragatas. ¿Tienen ya un plan comercial para tratar de conseguir estos contratos? Si es así, para cuándo esperan ustedes tener noticias. Le agradecería que nos diera los datos concretos porque son preguntas muy concretas.

Ahora le formularé otra serie de preguntas referidas a las personas, que usted también ha dicho que son uno de los pilares de la estrategia de Navantia. Señora presidenta, su Gobierno es culpable de la destrucción de la industria en España. Su Gobierno es el culpable de que muchísimos trabajadores en España se estén yendo a la calle. Necesitamos que usted, como presidenta de Navantia, abogue en su favor. La cuestión profesional está en vilo, de Navantia dependen unas 6000 familias de forma directa y entre 12000 y 15000 familias de forma indirecta. ¿Qué medidas van ustedes a adoptar para mantener de alguna forma los ingresos de estas familias? Usted ha hablado de rejuvenecer la plantilla de Navantia, pero ese rejuvenecimiento ¿va a suponer despedir a los trabajadores mayores de edad, sénior, con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 14

salarios y un coste más elevado reemplazándolos por trabajadores júnior, más baratos para Navantia y necesariamente con menor conocimiento, que es en definitiva lo que da a Navantia su valor diferencial? ¿Pretenden ustedes seguir esta estrategia con el personal o tienen una estrategia diferente que no nos haya explicado aquí?

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a usted, señor Figaredo.

Por último, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Alejandro Soler Mur.

El señor **SOLER MUR**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, quiero agradecer la presencia y la intervención de la presidenta de Navantia, que, sin duda, es una empresa puntera en nuestro país que nos llena de orgullo en un momento, indudablemente, difícil para todos, difícil para la industria, pero esta empresa, la dirección y el equipo que la dirige están haciendo un esfuerzo extraordinario para que tenga proyección, para que tenga futuro y siga siendo un emblema de la industria y un escaparate frente al mundo de la capacidad española. Quiero agradecer y reconocer ese esfuerzo que, además, ha venido de la mano del diálogo social, del encuentro con los agentes sociales, y que ha sacado a la empresa de la situación en la que este Gobierno se la encontró. Sin duda, cuando el actual Gobierno entró a dirigir el país y empresas tan importantes como Navantia, se encontró ante una quiebra técnica, en causa de disolución según la Ley de Sociedades de Capital y, por tanto, con una situación extraordinariamente difícil producida por la incapacidad, la incompetencia y la falta de convicción en materia industrial y en la apuesta por Navantia por parte del anterior Gobierno del Partido Popular. Esa es la realidad con la que se han encontrado los actuales gestores, la presidenta y el equipo de dirección. Quiero reconocer el esfuerzo por poner en marcha un plan que, sin duda, a través de la adaptación tecnológica, del rejuvenecimiento de la plantilla, de la eficiencia operativa y fundamentalmente de la búsqueda de nuevos contratos y de la diversificación, ha establecido unos objetivos con un futuro claro para Navantia. Es evidente que la actual situación debida al COVID conlleva retrasos en todos los objetivos, seguro, y estamos en un momento en el que es imposible predeterminedar cuándo se recuperará la absoluta normalidad para la industria, para Navantia y para todas las empresas de este país públicas o privadas. Por tanto, todos debemos tener esto en cuenta, pero quiero reconocer el esfuerzo y el trabajo que se está desarrollando. Es un esfuerzo real y concreto, no son promesas. Hemos escuchado recientemente en muchas ocasiones promesas como las que se han hecho por parte del actual presidente de la Xunta de Galicia o del exdirector de Pemex, que venían a resolver todos los problemas de la naval de Galicia y que luego han sido un fiasco.

En Navantia tenemos que seguir trabajando con acciones reales y concretas. Y en este sentido, quiero preguntarle sobre algunas cuestiones. Esas acciones que se están realizando para diversificar la actividad de la empresa, ¿hasta qué punto pueden seguir creciendo y se pueden desarrollar para ser un pilar de los que sostenga la viabilidad económica de Navantia? En segundo lugar, con los actuales contratos —entre ellos el de las corbetas, el contrato de exportación más grande de la historia de Navantia, quiero felicitarla por ello— quiero saber exactamente la previsión de creación de empleo y qué carga de trabajo tenemos contratada en este momento. Por último, dentro de la adaptación tecnológica y el proyecto Astillero 4.0, me gustaría conocer qué hitos y plazos se marcan para poder completar ese proyecto de adaptación que, sin duda, será definitivo e importante para la capacidad competitiva de la empresa de cara al futuro. En este momento en todos los sectores, aparte de competir con otros mercados que a veces tienen precios más competitivos por los bajos costes de la mano de obra, se han resuelto contratos, se han ralentizado y, por tanto, tenemos que ser conscientes de ello a la hora de evaluar la marcha de cualquier empresa. Creo que hoy Navantia tiene un futuro claro con la actual dirección y con el Gobierno de España, que han apostado decididamente por la empresa. Quiero reconocer ese esfuerzo porque es la realidad independientemente del momento, de la coyuntura por el COVID y la incertidumbre con la que vivimos. Mientras en otros momentos de la historia reciente de este país y especialmente de la industria —en la que Navantia, como usted bien ha comentado, es un exponente máximo por su peso en la exportación en sectores tecnológicos— hablábamos de su cierre, hoy seguimos teniendo problemas y se hace un esfuerzo extraordinario para conseguir carga de trabajo, pero hoy Navantia tiene futuro y va a formar parte de la industria más importante que tenemos en este país.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 15

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Señora De Sarriá, tiene usted ahora diez minutos para hacer lo que pueda y responder a sus señorías. **(La señora Moraleja Gómez pide la palabra).**

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Perdón, señor presidente, como no va a haber réplica y soy consciente de la cantidad de preguntas que he formulado, tengo un escrito aquí para dárselo a la presidenta y que le sea más fácil poder contestar todas y cada una de las 21 preguntas. Le facilitará el trabajo y nosotros estaremos encantados de que nos conteste todas.

El señor **PRESIDENTE**: Eso me resuelve una discusión y no sabe cómo se lo agradezco. Perfecto, adelante.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Gracias, señor presidente. **(Hace entrega del documento a la compareciente).**

El señor **SOLER MUR**: En diez minutos responder tantas preguntas...

El señor **PRESIDENTE**: La compareciente tiene diez minutos para responder en la medida en que pueda todas las interesantísimas y múltiples preguntas que ha recibido. **(El señor Soler Mur: Y si queda algo, por escrito).** Le ampara, como en todas las comparecencias, su derecho a ampliar por escrito aquellas preguntas que haya olvidado o no pueda responder *in situ* o le quieran hacer llegar sus señorías.

La señora **PRESIDENTA DE NAVANTIA** (De Sarriá Sopena): Gracias, señor presidente, de acuerdo.

Voy a contestar a las más generales, iré repasando las que pueda con este texto, y las que queden pendientes haremos lo que ha comentado el presidente y las contestaremos por escrito.

Me han formulado varias preguntas acerca de la concreción de las medidas y las actuaciones. El Plan Estratégico de Navantia, como he dicho, ha sido firmado y acordado por unanimidad, con unas previsiones de lograr el equilibrio financiero a finales del año 2022 —hablamos de plazos concretos—, con una previsión de contratación en el primer pilar de 11000 millones y ya tenemos el 70%, por lo que gran parte del plan ya está en marcha. Por supuesto, la cartera es fundamental y, si no hay carga de trabajo, lo demás no tiene sentido. En el segundo pilar me han preguntado por el proyecto Astillero 4.0, nuestra transformación digital, que ya está en marcha porque ya hemos abordado nuestro cambio de plataforma digital y nuestra arquitectura digital. Estamos avanzando en la modernización y en esos astilleros inteligentes, que a través de procesos inteligentes nos dan productos y servicios *smart*. Ya tenemos en marcha obras de modernización en los astilleros y todas las iniciativas de mejora de procesos, así como la implantación de la plataforma digital y de todas las aplicaciones que conlleva. En paralelo trabajamos de forma muy intensa en la ciberseguridad no solo de nuestros procesos, sino también de nuestros productos y estamos avanzando en soluciones muy consistentes en este sentido. Como hemos dicho, buscamos también el apoyo de la inteligencia artificial transversal a todas las actuaciones que estamos llevando a cabo. Vamos viendo resultados directos y a corto plazo de programas concretos que vamos implementando en este sentido. Las inversiones se están iniciando.

El Plan Estratégico contempla los tres pilares con la cuarta dimensión de la evolución cultural y todos tienen sentido conjuntamente. En el segundo pilar se incluyeron las inversiones necesarias. Es un plan consistente y las inversiones que se contemplan son las que se podían ejecutar con la carga de trabajo prevista y con los resultados esperados. Con la situación de la que partíamos para llegar a una situación de equilibrio financiero teníamos que limitar las inversiones a las necesarias para esta transformación digital. Me han preguntado varios de ustedes por el dique cubierto, y en Ferrol se van a hacer todas las inversiones necesarias para que el Astillero 4.0 sea una realidad. No solo eso, Ferrol va a ser el polo de excelencia en la fabricación de fragatas y en gemelo digital. La Armada Española es la primera del mundo que hace un encargo de un producto con gemelo digital. Vamos a ser pioneros en esto. Gemelo digital es esa realidad ciberfísica que reproduce no solo el barco en sí, sino todos sus procesos y permite adiestramiento, un mantenimiento predictivo, una serie de ventajas operacionales que nos van a situar a la vanguardia. Eso va a estar en Ferrol y se hará con las mejoras que se van a acometer tanto en arquitectura digital como en el astillero. Se están tramitando con todo el rigor administrativo y procedimientos necesarios, como no puede ser de otra manera, las autorizaciones encaminadas a iniciar el taller de fabricación de sub-bloques en Ferrol. En la medida en que avance el plan y cuando sea posible por los resultados, se abordarán los siguientes pasos de mejora de los que han hablado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 16

Me han preguntado por el tercer pilar de rejuvenecimiento de la plantilla. Está aprobado con el Plan Estratégico en el nuevo marco de relaciones laborales por unanimidad de todos los agentes sociales, de SEPI y de acuerdo con todos los ministerios. Se prevé una salida de personas con 61 años, no estamos hablando del caso de otras reconversiones en las que se iba la gente con una edad en su máximo nivel de producción. Ni son muchos ni es una salida muy intensa y, además, va acompañada de la entrada de un porcentaje muy importante de personal júnior para conseguir ese rejuvenecimiento que necesita el mercado de hoy en día y, también, de personal sénior en áreas específicas, con un proceso de gestión del conocimiento para evitar esa pérdida del *know how* de las personas que se marchan, es decir, con un proceso de transición establecido. Todo esto está acordado desde el inicio y se está llevando a cabo a través de una serie de comisiones que se crean en el seno del convenio único. Por primera vez Navantia tiene un convenio único, también acordado por todos los agentes sociales. Las comisiones de empleo van acordando estos sistemas de entrada de personal. Por supuesto, el COVID ha ralentizado los procesos de este año, pero seguiremos avanzando y en el marco del plan conseguiremos la entrada de 1600 personas en los astilleros de Navantia. Todos los procesos son transparentes, en todos participan los agentes sociales y se hacen de forma pública. Necesitamos que siga entrando gente y se incorporen a nuestros astilleros. Me gustaría pedir como labor que todos nos sintamos orgullosos de nuestra empresa. La gente tiene que saber que en Ferrol se va a llevar a cabo uno de los programas más avanzados del mundo, con una tecnología que existe en muy pocos sitios. Tienen que sentirse orgullosos por lo que allí se está haciendo.

Como he dicho, tenemos un importante porcentaje de la carga de trabajo asegurado, pero eso no quita para que mantengamos nuestra actividad comercial de una forma muy intensa. Seguimos estando en todo el mundo y, por supuesto, trabajando de la mano con el Ministerio de Defensa para poder abordar todos los programas que necesite. Estaremos dispuestos y capacitados para abordar cualquier programa que se nos encargue. Si es un programa que ya hemos hecho lo podríamos hacer con bastante agilidad, y los programas que necesitan un desarrollo de ingeniería requieren su tiempo.

Respecto a las fragatas F-110, como he dicho antes, van a ser la palanca tecnológica para ese salto al Astillero 4.0. Nos va a permitir estar ya en el máximo nivel de la tecnología y de la innovación. Por tanto, es un barco que necesita un desarrollo de ingeniería muy potente y muy detallado. Desde el principio hemos ido avanzando, como hacemos siempre, en uno de los programas más importantes de la historia de la compañía poniendo las mejores personas a su servicio. El programa empezó funcionando como tal y este era el momento clave para reforzar el equipo y poner a su disposición a los mejores profesionales en ingeniería para este barco. Ya hay un buen equipo de gente trabajando en este barco y, efectivamente, el corte de chapa llegará cuando está previsto en su programación. Con esta carga de trabajo partimos de la situación de la que partíamos y encontraremos algún valle. En Ferrol, hasta que se empieza a cortar chapa tenemos los buques australianos. El buque que ha salido sigue siendo una obra nuestra porque todavía necesita trabajos de construcción una vez que llegue a Australia, y el que está allí hay que terminarlo.

Además, tenemos las actividades de diversificación, las actividades de reparaciones, que también son muy importantes para la empresa y están en la ría de Ferrol, y la actividad de turbinas. Me han preguntado por la actividad de turbinas y esta fábrica es una parte importante de Navantia. En respuesta a la posibilidad de aislar los centros productivos, Navantia tiene como objetivo mantener abiertos todos sus centros de trabajo, pero buscando las sinergias entre ellos, la coordinación y los mejores resultados con el conjunto de las actividades de todos nuestros centros. Por supuesto, en el centro de turbinas están previstas inversiones para mejorar sus capacidades. Turbinas trabaja las reductoras del programa de corbetas, trabaja la mecanización de elementos para el submarino S-80, trabaja para elementos de la fragata F-110, trabaja en el mantenimiento de distintas centrales energéticas y tiene muchas posibilidades de crecer en el ámbito de las energías renovables. Y en ello estamos trabajando con distintas empresas del ámbito de las energías renovables para buscar las mayores capacidades, como hacemos para todos los centros de Navantia.

Estas son las actividades que tenemos en Ferrol, si no hay otro encargo de aquí a que empiece el corte de chapa de las fragatas. ¿Qué va a suponer el programa de las fragatas en Ferrol? Va a suponer diez años de trabajo con una media de 7000 empleos anuales. No hay muchos programas que puedan tener esta capacidad. Hay que mirar de verdad hacia un futuro muy cercano, hacia un futuro real y un programa que está funcionando. Eso sí que no es una expectativa, sino un programa real que está ahí y que va a tener a personas trabajando con empleo de calidad y muy satisfactorio en un programa muy

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 149

23 de septiembre de 2020

Pág. 17

novedoso, muy innovador y muy tecnológico. Eso es lo que ahora mismo tiene Ferrol. Es verdad que los plazos que tenemos para la ingeniería tienen que ser los establecidos porque el producto tiene que ser el mejor y, además, lo va a ser. Somos referentes en el mundo en la construcción de fragatas.

Quería hacer un comentario breve porque nada más se habla de nosotros cuando se pierde un contrato. Cuando licitamos un concurso público unos ganan y otros no ganan. De los cinco concursos de fragatas a los que hemos ido con el diseño de nuestra F-100, hemos ganado dos y hemos quedado finalistas en tres. Creo que no hay nada más que decir, somos referente en la construcción de fragatas. En las fragatas americanas no éramos nosotros los licitadores, era nuestro diseño, pero era un astillero americano que tenía sus propios precios y las fragatas se construían allí. Hubiera sido magnífico que nuestro diseño se hiciera también allí, pero no éramos nosotros los licitadores. Nuestro diseño es muy bien valorado por la Marina americana, igual que lo es el mantenimiento de las DDG-51. Tenemos siempre las mejores notas, las mejores calificaciones de la Marina americana con el trabajo que hacemos de mantenimiento de sus buques en la Base de Rota. La opinión que tiene la Marina americana de nuestra empresa y de nuestras fragatas cuando van por el mundo en operaciones internacionales es magnífica. Nos conocen bien y nos aprecian bastante.

Termino. Creo que he hecho un repaso de los aspectos más generales.

El señor **PRESIDENTE**: Bien, ya ha consumido los diez minutos. **(La señora Martínez Granados pide la palabra)**.

La señora **MARTÍNEZ GRANADOS**: Señor presidente, disculpe, quería solicitar a la compareciente, si es posible, que responda al Grupo Ciudadanos por escrito, dado que no ha hecho referencia a nuestras preguntas y nos parecen bastante importantes.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Lleva usted razón y también es la sensación de esta Presidencia. Las preguntas quedan recogidas en el *Diario de Sesiones*, le instamos a que las lea y nos responda. Ahora le daremos los datos para hacerlo.

No habiendo más temas que tratar, se levanta la sesión.

Muchas gracias.

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