



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1984

II Legislatura

Núm. 114

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSEP MARIA TRIGINER FERNANDEZ

Sesión celebrada el miércoles, 8 de febrero de 1984

Orden del día:

Comparecencias:

- Del excelentísimo señor don Luis Carlos Croisser Batista, Subsecretario del Ministerio de Industria y Energía, para informar sobre la reconversión industrial y su especial incidencia en la industria gallega, excepción hecha de la naval (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular).
- Del ilustrísimo señor don Eduardo Santos Andrés e ilustrísimo señor don Francisco García Revuelta, Director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales y Subdirector general de Industrias Navales, respectivamente, para informar sobre planes de reconversión de la industria siderometalúrgica y naval y su especial incidencia en Galicia (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular).
- Del ilustrísimo señor don Pedro Sancho, Director de la División Naval del INI y Presidente de Astano, para informar sobre su negativa a recibir a cuatro Diputados de provincias gallegas del Grupo Parlamentario Popular, sus manifestaciones sobre posible cierre de Astano, su gestión al frente de dicha empresa, así como sus intenciones respecto al futuro de la misma y, en general, sus conocimientos y opiniones respecto a reconversión naval y política de construcción y reparación naval en Galicia y resto de España que piensa seguir el INI (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular).
- De la ilustrísima señora doña Carmen Mestre, Directora general de la Energía, y don Alberto López García, Subdirector general de Energía Nuclear, para informar sobre la paralización del programa de las centrales nucleares (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular).

una reducción de 44 personas, es decir, un poquito más del 10 por ciento, con el objetivo de lograr una productividad de 50 toneladas hombre/año.

Para asegurar la viabilidad de este sector, se planteó la creación de la sociedad de reconversión Iberforja, que agruparía a Forgas y a Forjas Casanova, dentro de un plan, digamos, de concentración del sector de especialización para el conjunto de la economía del país.

Sin embargo, entre ambas empresas, entre la empresa gallega y la empresa catalana, hay una fuerte competencia que ha ido retrasando la posibilidad de constitución real, que no legal —porque legalmente está constituida Iberforja— de esta empresa. El motivo es que, junto a este factor, insisto, de profunda competencia entre ambas, la evolución de dichas empresas es muy dispar; en concreto, Forjas Casanova tiene una situación patrimonial y financiera muy deficiente, estimada en menos de 2.000 millones de pesetas, y, para poder acudir en buenas condiciones al proceso de concentración a través de Iberforja, necesitaría un gran esfuerzo de saneamiento financiero, lo cual en este momento no estaría en condiciones de realizar.

Como alternativa a estas dificultades, se planteó la posibilidad de que una importante empresa inglesa se hiciera cargo de ambas; es decir, adquiriera ambas empresas, contrayendo importantes compromisos en materia tecnológica y de exportación de los productos de estas empresas para otros mercados.

Hay que decir —y en este caso se trata de un factor imprevisto, pero favorable— que Forgas, en este momento, no está interesada especialmente en este proceso de fusión. Tampoco está interesada en su venta al grupo inglés, y el motivo es que la evolución de esta compañía ha sido francamente positiva, de forma que, no sólo no ha despedido a las 44 personas, sino que está contratando personal. El motivo no viene tanto de la forja pesada de estampación, sino de que la empresa se ha diversificado hacia otros productos, básicamente productos de armamento, para los que está encontrando una importante demanda en el mercado de Medio Oriente y, como consecuencia, tiene una situación financiera y económica muy saneada en este momento, por lo cual el Ministerio se está planteando el propio sentido del plan de reconversión de las forjas pesadas de estampación, puesto que, insisto, la piedra angular era la fusión entre ambas empresas, y su entrada en una especialización, en una mayor tecnología, en unos mayores rendimientos de escala. En la medida en la cual una de estas empresas se ha saneado por otros caminos, habrá de reconsiderar el conjunto del plan; insisto, existiendo esta posibilidad de un inversor extranjero interesado en el sector.

En cuanto al sector textil, hay que señalar que la evaluación que pueda haber de empleo en dicho sector en Galicia es de unas 10.000 personas, y que hasta este momento los expedientes aprobados de empresas gallegas que han solicitado acogerse al plan de reconversión son, en concreto, tres. Estas tres empresas suponen una plantilla total de 347 personas, a las que se acordó una sub-

vención de 37 millones de pesetas, así como una serie de ventajas en materia laboral y de crédito oficial.

La disminución de plantillas de estas tres empresas ha sido de 86 personas, y en concreto estas empresas son Cordelerías Mar, dedicada a redes de pesca, y dos empresas de confección, que son Creaciones China y Cotedi; en concreto, Cotedi es una cooperativa textil de Vigo.

Se ha denegado, en su día (son decisiones anteriores al año 1982) la reconversión de dos empresas, Telanosa y Tegalsa, y en este momento hay pendiente de presentación otras tres importantes empresas del sector de confección, que son Galicia Textil, Vecino, S. A., y Adolfo Domínguez. Estas tres empresas suponen un empleo de 500 personas, y entre las tres proyectan un volumen de inversión superior a los 700 millones de pesetas, que se dividiría, aproximadamente, la mitad para inversión material —inversión de maquinaria, etcétera— y la otra mitad para inversión en lo que denominamos intangibles, es decir, moda, diseño, etcétera. Y es éste, quizá, uno de los aspectos más importantes de la reconversión textil en este momento.

El Ministerio, junto a la continuación del plan textil, ha puesto el acento en el tema de la moda y del diseño; en definitiva, de la confección de calidad. Piensa el Ministerio que la supervivencia del sector depende, en gran medida, de la capacidad que tenga de generar productos de mayor valor añadido, que puedan hacer frente a la competencia de cara a la entrada de España en el Mercado Común, mucho más por esta vía que por la vía de competir en productos de escaso valor añadido, en la cual la competencia, especialmente de países de fuera del Mercado Común, sería muy importante a partir de ese momento.

Portanto, el Ministerio va a sacar un plan de promoción de intangibles, de promoción de moda y diseño, que se lleva varios meses discutiendo con el sector, llegándose a la elaboración de un libro «memorandum» sobre el conjunto de actuaciones posibles y que será objeto probablemente de Real Decreto en fechas próximas.

¿Por qué digo esto? Porque realmente en este momento, dentro de ese plan de intangibles, Galicia representa un papel muy importante. Quizá ahora Galicia esté en la vanguardia del diseño y de la moda en el sector textil. En torno a la revista «Galicia Moda» se ha formado un importante conjunto de creadores que tienen unas grandes posibilidades de exportación en este momento.

El Ministerio está en contacto con estos empresarios y planea, dentro de este proyecto de intangibles, un importante paquete de ayudas para la promoción de la moda que, insisto, tocará de modo especialmente relevante a estas empresas de diseño avanzado en Galicia.

Estas son, señor Presidente, las empresas afectadas por el Plan de reconversión oficialmente, aunque, insisto, qué duda cabe que existen otros problemas industriales mucho más importantes —desde luego en el sector naval— y en otras empresas sobre las cuales el Ministerio ha actuado, pero no por la vía de los decretos de reconversión, sino mediante otro tipo de actuaciones.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Croisier Batista.

Vamos a abrir ahora el turno de intervenciones. Tal como es habitual, empezariamos por el Grupo Popular, que fue el que solicitó la comparecencia.

El señor Romay me parece que es el primero que quiere intervenir. Tiene usted la palabra.

El señor ROMAY BECCARIA: Muchas gracias, señor Presidente. Nuestra gratitud al señor Subsecretario de Industria y Energía por su comparecencia hoy en la Comisión y por la exposición que nos ha hecho.

Yo quería preguntar al señor Subsecretario, en primer lugar, algunas cuestiones de orden institucional. El sabe, como yo, que la Comunidad Autónoma gallega, como otras muchas Comunidades Autónomas, dentro de nuestro Estado Autonómico, tiene competencias que están llamadas a una presencia en estas actividades, a participar en el desarrollo y ejecución de los planes del Estado, en la reestructuración de los sectores económicos, como dice el artículo 30 del Estatuto de Galicia, y a participar, asimismo, en la gestión del sector público estatal, en los casos y actividades que procedan. En relación con estos dos temas, yo querría conocer cuál es la posición del Ministerio en orden a la colaboración de la Comunidad Autónoma gallega, ya que no en la producción de las normas legales recientemente promulgadas para regular la reconversión y la reindustrialización, si al menos en esta fase de ejecución de la política del Estado en orden al desarrollo de estos programas de reconversión y de industrialización, y también a la participación de la Comunidad Autónoma en la gestión del sector público y económico estatal, con incidencia en Galicia, en razón de esa competencia genérica de las Comunidades Autónomas para la defensa de los intereses de sus regiones.

Querría preguntar también al señor Subsecretario qué previsiones tiene el Gobierno en orden a declarar zonas de urgente reindustrialización las comarcas de El Ferrol y Vigo, singularmente afectadas por planes de reconversión. Asimismo, querría saber si existe alguna previsión para crear una gran zona de reparación naval en el noroeste de España, que podría interesar también a estas dos comarcas a que me he referido antes.

En relación con los problemas de la infraestructura industrial, que es fundamental para cualquier plan de reconversión, yo querría saber qué previsiones tiene el Gobierno en orden a la creación de suelo industrial en Galicia, que en ocasiones se presenta como un factor decisivo para hacer posible la implantación de industrias, y también cuáles son las previsiones en relación con la electrificación rural de Galicia, porque difícilmente se podrán desarrollar actividades industriales sin solucionar este problema previo, que es, como se sabe, gravísimo todavía en Galicia, y creo que el adjetivo no será en este caso discutido, porque, como se sabe, allí tenemos 32.000 núcleos o entidades de población, que son tantas como todas las del resto de España, y según nuestras noticias, últimamente los fondos del PLANER se distribuyen atendiendo, por ejemplo, a criterios como el del

paro agrícola, que es un problema grave y que habrá que atender, pero que, a nuestro modo de ver, tiene poca relación con el problema de la electrificación rural y, por el contrario, pensamos que esa distribución de fondos del PLANER se debería hacer en función de las necesidades reales de electrificación rural, que son precisamente las contempladas en el PLANER.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Romay. Yo le agradecería que limitara sus preguntas y sus intervenciones al objeto de la comparecencia, es decir, informar sobre la reconversión industrial. Yo sé lo importante que es para Galicia la electrificación rural, pero me parece que no tiene mucho que ver con el tema de la reconversión industrial. Respecto a lo que ha preguntado sobre la eventual incorporación de un plan sobre industria naval, también considero que es excluyente de la pregunta que ha formulado. Lo digo para que vayamos dejando ese tipo de preguntas para otras comparecencias y ahora nos limitemos solamente al objeto de la comparecencia, es decir, a los aspectos relativos a la reconversión industrial.

El señor ROMAY BECCARIA: ¿Puedo hablar, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE: Es una cuestión de orden derivada del motivo por el cual ustedes solicitaron la comparecencia. Yo no me atengo a ningún otro criterio; no es más que una cuestión de orden. Simplemente ruego a los señores Diputados que se limiten en sus intervenciones a este cometido, porque de lo contrario dispersaríamos excesivamente todas las comparecencias.

Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente, por la llamada al orden, valga la expresión, pero en el fondo, el señor Romay trataba de que aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid, de alguna manera pudiéramos conocer planes sobre la industrialización de Galicia; es evidente que no es reconversión industrial, pero también es evidente que todo lo que afecta a suelo industrial tiene algo que ver con reindustrialización. Es evidente que todo lo que afecta a energía eléctrica tendrá algo que ver con industrialización. Naturalmente, no es reconversión industrial, y en este sentido he de decir que, en el fondo, es para evitar nuevas comparecencias al señor Subsecretario; nada más lejos de nuestra intención que tener aquí permanentemente a los señores miembros de la Administración para hacerles preguntas cada vez sobre un tema concreto, lo que me parece que es una pérdida de tiempo para ellos y una pérdida de tiempo para los señores miembros de esta Comisión; pero, en cualquier caso, me atengo a la cuestión.

Me gustaría que el señor Subsecretario, en el campo de la reconversión industrial y uniendo quizá un poco este tema a la creación de zonas urgentes de reindustrializa-

ción, nos dijera si en el Ministerio se ha contemplado, no los efectos del tema naval, que es objeto de las comparecencias siguientes, sino las posibles salidas de la industria auxiliar de la construcción naval, numerosísima y abundantísima en las dos comarcas fundamentales de Galicia, Vigo y El Ferrol, de cara a una eventual reconversión que podría tener esta industria auxiliar de la construcción naval.

También me gustaría saber —aunque entiendo que es bastante difícil; se ha solicitado esta información inclusive y se va a solicitar de nuevo con motivo de la Ley de reindustrialización— si el Ministerio tiene alguna idea de una eventual cuantificación de fondos para la reconversión industrial en la región gallega. Comprendo que es difícil, pero, posiblemente en macromagnitudes y a título orientativo, me gustaría saber si tiene previsto algo en este sentido. Desearía saber también si el Ministerio tiene previsto, no tanto en la reconversión, sino en la reindustrialización, algo sobre celulosas en Galicia, pero, por favor, querido Subsecretario, bien montadas y con todos los cánones de limpieza ecológica que hoy se cumplen en el mundo.

Finalmente, una curiosidad: ¿conoce el Ministerio algo sobre unas recientes visitas a Galicia de misiones japonesas para interesarse en temas referentes a la industria electrónica en estos últimos dos o tres meses, creo recordar? Si conoce algo sobre este tema, ¿nos podría orientar sobre qué ideas hay previstas sobre reindustrialización en este campo de la electrónica en Galicia? Pensamos que es bueno mantener lo verde donde lo hay.

Nada más, señor Subsecretario. Muchas gracias por su comparecencia.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Trillo. Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Muchas gracias, señor Presidente.

Debo iniciar mis preguntas dando las gracias, igualmente, al señor Subsecretario por su comparecencia y por la información que nos ha proporcionado.

Yo voy a hacer algunas preguntas no sólo relacionadas estrictamente con Galicia, sino con la reconversión, que es, creo, el motivo de la comparecencia, aunque se ciña al ámbito de Galicia. Cuando el señor Subsecretario hablaba de Sidegasa me vino a la memoria —no sé si estaré equivocado, y pido mil perdones anticipados— que existía un proceso de traspaso de Sidegasa a Aristrain y yo quisiera saber si estoy equivocado, y si se piensa realizar ese traspaso, a costa de qué se hará.

En cuanto a algunos otros aspectos, quisiera saber cómo ha afectado, a juicio del señor Subsecretario, la reconversión industrial a un sector tan importante como es el de bienes de equipo para algunas economías regionales, concretamente como la asturiana y la vasca, donde tiene un mayor peso este sector.

Quisiera saber, igualmente, qué planes concretos —si existen, naturalmente— de empleos alternativos tiene el

Ministerio de Industria para aquellas zonas como la gallega, la asturiana, la vasca, la andaluza y otras que están sufriendo tan fuertemente las consecuencias de la reconversión.

Nadie está en contra de la reconversión, naturalmente, y menos nosotros; nadie está por las tensiones y menos aquellas fuerzas que tanto han luchado por la consolidación y advenimiento de la democracia en nuestro país. Sin embargo, es una realidad que la reconversión está produciendo un trauma en nuestro país y lo está produciendo —y no vamos a remitirnos nuevamente a nuestras posiciones cuando se hizo el Decreto de reconversión—, porque no va concatenado, por lo menos en cierta medida, con un plan de reindustrialización donde se concrete qué puesto de trabajo se van a perder, en qué sector, cuáles van a potenciarse en cada comarca, cómo se puede compensar esa pérdida de puestos de trabajo, dónde y en qué lugar.

Creo que si el problema se hubiese planteado así y, sobre todo, se hubiese discutido con las fuerzas sociales más afectadas, no se hubiera dado lugar a esta serie de traumas y tensiones que existen en el país.

Yo preguntaría por qué no se negocia con los sindicatos ese plan de reestructuración que debe ser el complemento indispensable en toda la política de reconversión.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fernández Inguanzo.

Por el Grupo Parlamentario Centrista tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor ORTIZ GONZALEZ: Señor Presidente, señorías, tenía en la punta de la lengua una cuestión de orden previa, pero creo que ha quedado resuelta con la intervención del señor Fernández Inguanzo. La cuestión de orden era si queda circunscrita esta sesión a la reconversión en Galicia o, por el contrario, se refiere al conjunto de la reconversión. Doy por respondida la pregunta en la medida en que lo supone la intervención del señor Fernández Inguanzo y su aceptación por parte de la Presidencia. ¿Es así, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE: Sí, señor Ortiz. La comparecencia fue solicitada para informar sobre la reconversión industrial y su especial incidencia en la industria gallega, excepción hecha de la industria naval. Como es del todo a lo concreto, yo tengo que interpretar que la comparecencia es solicitada para que se informe sobre el todo. Es así porque así es como se ha pedido y ha sido aprobado por esta Comisión. Yo no tengo que hacer ni introducir ninguna valoración más. Por eso es legítima la intervención del señor Fernández Inguanzo y puede usted preguntar sobre la globalidad. Por eso había llamado a la cuestión al señor Romay por haber introducido temas sobre la cuestión naval y temas que no hacían referencia a la reconversión industrial. Esta es la cuestión. Puede usted continuar.

El señor ORTIZ GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

Voy a empezar de la parte al todo. En lo que concierne a Galicia, simplemente sumarme a la preocupación que ha expresado el Grupo Parlamentario Popular por sus dos representantes por la problemática de la ordenación del territorio en relación con la reindustrialización.

Quiero pedirle al señor Subsecretario —a quien agradezco su comparecencia— que dé cuantas precisiones pueda en este momento respecto a dos cuestiones. La primera es dónde y qué planes tiene el Gobierno respecto a estas zonas de urgente reindustrialización que tantos ecos de viejas fórmulas de ordenación de territorio llevan dentro de sí. Mi Grupo expresó su disentimiento referente a este tipo de planteamientos, pero, en todo caso, son los que se han aprobado por esta Cámara y, por consiguiente, es importante para mi Grupo saber qué ideas tiene la Administración en estos momentos respecto a zonas de urgente reindustrialización en Galicia.

En la misma línea de preocupación por la temática de ordenación del territorio quisiera saber cuáles son los planes respecto a la creación de nuevo suelo industrial.

Me parece que cualquier industrialización o reindustrialización —el prefijo es lo de menos— comporta unas disponibilidades de suelo y probablemente de formación profesional de otros tiempos —la temática de ordenación del territorio me es grata y motivo de preocupación—, porque, si no hay suelo industrial útil, difícilmente puede haber ninguna forma de industrialización, de reindustrialización.

En el ámbito general de la reconversión, y sin el deseo de abrir un debate que podría durar no una, sino varias sesiones, quiero referirme a dos cuestiones concretas que constituyen motivo de preocupación para mi Grupo, como tuve ocasión de exponer en el debate de convalidación del Decreto-Ley. La primera es cuándo va a entrar en vigor el Decreto-Ley; no cuándo va a entrar en vigor en términos jurídicos, de acuerdo con lo que dice la Constitución y antes el viejo Código Civil, sino cuándo de verdad va a entrar en vigor el Decreto-Ley de reconversión. Hasta ahora la vigencia se ha manifestado en algunos gestos, en muchas declaraciones ministeriales, en bastantes conflictos, pero no tiene noticia mi Grupo de que, de verdad, se haya producido una auténtica entrada en vigor del Real Decreto-Ley de reconversión industrial y de industrialización. Está en las páginas del «Boletín», pero empieza a estar bastante menos o no ha empezado a estar todavía en la realidad viva del país.

En esta línea, yo le preguntaría al señor Subsecretario qué nos puede decir sobre las previsiones del Gobierno respecto a fechas de desarrollo reglamentario del Real Decreto-Ley; áreas geográficas donde se haya producido una aplicación del Real Decreto-Ley; puestos de trabajo que se han visto afectados ya de una manera efectiva por el Real Decreto-Ley de reconversión e industrialización y sectores donde se haya producido ya alguna afectación seria por dicho Decreto-Ley de reconversión industrial. En definitiva, la preocupación por la vigencia efectiva y el momento en que esa vigencia vaya a tener lugar.

La segunda pregunta es repetición de una preocupación que mi Grupo expresó en el debate general con motivo de la convalidación del Decreto-Ley y es la decisión del Gobierno, de verdad, de acometer la reconversión industrial.

La reconversión industrial, lamentablemente —y este adverbio se utiliza con toda la sinceridad—, comporta la extinción de relaciones laborales. No hay reconversión industrial si se produce esta fórmula de suspensión de relaciones laborales u otras análogas, que, en definitiva, convertirían en papel mojado la reconversión industrial y habría que buscar otro sustantivo eufemístico para designar ese fenómeno. Me gustaría saber cuál es el criterio de la Administración en este momento respecto a reconversión con rescisión, reconversión con suspensión y cuáles son las realidades en uno y otro caso en el momento presente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ortiz. Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Gracia.

El señor GRACIA PLAZA: Voy a iniciar las preguntas agradeciendo al Subsecretario su exposición y su presencia en esta Comisión, en la que será siempre bien recibido. Entrando directamente en el tema, a nivel global, le preguntaría por algo que creo que ya ha adelantado algún Diputado anteriormente, sobre algún calendario aproximado y sobre cuándo vamos a ser capaces de estar en un ambiente de paz social una vez que hayamos superado la fase más crítica de la salida de excedentes en los sectores más conflictivos. Me gustaría saber calendario aproximado de esa fase más crítica que tenemos que superar.

De otra parte, no se ha puesto sobre la mesa por ningún Grupo Parlamentario, y mi Grupo quería conocer la versión del Ministerio sobre el tema tan polémico como el de aceriales, habida cuenta que, como se sabe, las informaciones no son en muchos casos muy directas y preferiríamos la versión directa de uno de los implicados en el tema.

También le gustaría conocer a mi Grupo otros aspectos u hechos que, en cuanto a reconversión, ya han sido llevados a la práctica y de los que no existe apenas publicidad, aunque nos consta que existen algunas actuaciones ya concretas con temas solucionados.

Asimismo, y entrando ya en la segunda fase que motiva hoy aquí la presencia del Subsecretario, nos gustaría saber el número de comarcas afectadas en España por la reconversión en términos genéricos y una cuestión muy importante, aunque parezca nimia, y es que a lo largo de todas las comparecencias de ayer, hoy y mañana se insiste en que en Galicia tiene una especial incidencia la reconversión. ¿Aceptaría que en Galicia tiene esa especial incidencia la reconversión, o las comarcas afectadas tienen un trato de tipo objetivo similar? Esta era la pregunta: ¿es que a Galicia de alguna forma va a aplicársele una reconversión diferente a las demás comarcas?

He creído deducir, y quisiera que me lo confirmara, que en dos de los temas de reconversión aplicados a Galicia —forja pesada por estampación y aceros comunes— el balance de plantilla final aparentemente es superior a la plantilla con que se inició la reconversión. Yo quisiera que me confirmara los datos que nos dio anteriormente. Podría sacarse la conclusión, si esto es cierto, de que la reconversión, al menos en estos sectores en Galicia, ha llevado como consecuencia que, en vez de disminuir las plantillas el número total, al final aumentará.

Quisiera también que, de alguna forma, se me hiciera el comentario acerca de qué ha ocurrido con el sector textil, en opinión de la nueva Administración.

Yo deduzco, aparentemente, de la intervención anterior que la actual Administración no ha llegado a tiempo de salvar todo el sector textil —hay una parte en dicho sector que ya se ha perdido—, pero que el balance final de la plantilla involucrada en el sector textil y de la confección en Galicia va a ser superior al total de la plantilla ocupada en el naval, al menos, del mismo orden. Es decir, que al final del proceso de reconversión aplicado por la actual Administración se van a mantener, en un sector como el textil y en Galicia, más número de puestos de trabajo que los que se mantienen ya actualmente en el sector naval. Quisiera que me confirmara, también este dato.

Querría, asimismo, la opinión acerca de la eficacia que tendría la proliferación de zonas de urgente reindustrialización, cómo se vería afectada esta eficacia. Y haría una sugerencia: ¿qué opinaría el Ministerio acerca de que la zona de urgente reindustrialización fuera para Galicia, Vigo y Ferrol, evitando de alguna forma la competencia insolidaria de dos comarcas muy próximas? Una posible solución sería que la zona de urgente reindustrialización fuera común para ambas, y así evitaríamos, digamos, una competencia fratricida. Esto lo digo al filo del comentario de que yo creo que se han perdido algo las perspectivas y se está llegando a la filosofía de los intereses de tribu, más que a la filosofía de los intereses generales, y se llega al enfrentamiento entre ciudades hermanas y a la desconfianza entre colectivos próximos. Una salida posiblemente sería algo tan sencillo como hermanar aquello que ya está hermanado, mantenerlo.

En este sentido, respecto a suelo industrial, actividades industriales, etcétera, ¿cómo valoraría el Ministerio que surgieran iniciativas propias desde Galicia a través de las iniciativas locales, de las iniciativas provinciales y de la Comunidad Autónoma, así como de los mismos empresarios de la zona?, ¿cómo serían acogidas estas iniciativas que surgieran desde allí mismo.

Iba a hacer un comentario acerca del plan de electrificación rural, pero, atendiendo a los deseos del Presidente, no lo hago.

Y, por último, quisiera adelantar y poner en conocimiento de los Grupos Parlamentarios y del mismo Ministerio que la posición del Grupo Parlamentario Socialista en el tema del proyecto de Ley sobre la reconversión industrial es que esta Ley abra y amplíe posibilidades de participación de las Comunidades Autónomas, y que, a lo

largo del debate de la mencionada Ley, esperamos dar satisfacción a esos anhelos de las Comunidades Autónomas, en el sentido de participar y responsabilizarse del proceso de reconversión. Y digo participar y responsabilizarse porque, evidentemente, en el proceso de reconversión y reindustrialización hay una parte que es apetecible y otra parte que es difícil. Nos gustaría que a lo largo de la tramitación del proyecto de Ley se fueran ampliando no solamente la participación en aquello que tiene una buena venta electoral, sino también en la asunción de esas responsabilidades que lleva aparejado el tomar decisiones difíciles.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Gracia. ¿Hay algún otro señor Diputado del Grupo Socialista que desee intervenir? *(Pausa.)*

En este caso, daremos la palabra a don Carlos Croissier para que pueda contestar a cada una de las intervenciones de los señores Diputados.

El señor SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA (Croissier Batista): Muchas gracias, señor Presidente.

Seguiré el orden de las preguntas que han formulado los distintos señores Diputados, porque así creo que podré responder más concretamente, aunque, ¡qué duda cabe!, entre estas preguntas existe algún nexo de unión que intentaré explicar al hilo de las respuestas concretas.

Con respecto a las preguntas formuladas por el señor Romay, decía, en primer lugar, que en qué medida se iba a aceptar esta colaboración de las Comunidades Autónomas en la ejecución de los planes de reconversión.

Como es sabido, la Xunta de Galicia ha presentado un recurso de inconstitucionalidad contra el Decreto-ley de reconversión, al cual ha respondido el Gobierno y está en el trámite oportuno.

Quiero señalar, sin embargo, que si algo se ha dicho por parte del Gobierno es que el problema de la reconversión y de la reindustrialización de este país es una tarea que no la puede desarrollar en solitario el Gobierno y que necesitaba de la toma de conciencia y de la movilización de todas las instituciones y de la opinión pública en su conjunto y, por supuesto, de las Comunidades Autónomas, desde un espíritu, entiendo, de asunción plena de las competencias que les tienen reconocidos sus Estatutos, pero también desde el punto de vista de un compromiso con el drama que tiene planteado este país; que no es el drama de la reconversión industrial, sino el de la desindustrialización.

Cuando estamos hablando de la reconversión industrial, de acuerdo con las cifras del Libro Blanco, señores, estamos hablando de una cifra de unas cuarenta o cuarenta y cinco mil personas potencialmente afectadas por los planes de reconversión en los próximos años, en un país en el que de 1975 a 1983 se ha perdido casi un millón de puestos de trabajo en el sector industrial.

Por tanto, yo disiento absolutamente de que se pueda

decir que el drama de este país es la reconversión industrial o la Ley de Reconversión Industrial.

La Ley de Reconversión Industrial no es más que un paraguas, no es más que un instrumento jurídico, que nos permite hacer frente a una pérdida, a una destrucción del tejido industrial del país. El problema está en esa inadaptación de las estructuras industriales del país, que nos ha llevado, precisamente, a tener un millón de parados.

Cuando he estudiado el Libro Blanco de la Xunta de Galicia he visto que ahí se pone de manifiesto el crecimiento importante, aunque, a pesar de todo, inferior al del resto del país, del paro en la región.

Y yo digo que ese crecimiento del paro no es producto de la reconversión del sector naval. Es el producto de no haber hecho la reconversión del sector naval. Es decir, sin reconversión naval ha aumentado el paro en Galicia, sin reconversión, industrial ha aumentado el paro y se destruye empleo en el conjunto del sector industrial.

La reconversión industrial lo único que pretende es afrontar ese problema de lleno, de un modo civilizado y dando las garantías sociales pertinentes, facilitando, asimismo, la reasignación de los recursos financieros y humanos.

Dentro de este terreno, por tanto, y desde este enfoque, bienvenida sea la participación de las Comunidades Autónomas, a lo que tienen derecho en cuanto a suministrar datos para el planeamiento, puesto que así se lo reconoce la Constitución, y, en materia específicamente industrial, ejecución de los planes de reconversión. En ambos temas, el Decreto-ley de Reconversión no impide esta colaboración. Se puede decir que es ambiguo, pero nunca que lo impide, y en este sentido ha sido la respuesta del Gobierno ante el Tribunal Constitucional.

No sé si los señores Diputados, en el trámite de convalidación del Decreto-ley como Ley, querrán introducir mayores precisiones en cuanto a ese ámbito de participación de las Comunidades Autónomas. Desde luego, el Gobierno está dispuesto a aceptarlo y en los desarrollos de cada uno de los planes se podrá concretar esa participación.

En cuanto al problema que plantea respecto a la participación de la Xunta de Galicia en la gestión del sector público industrial, del sector público estatal, en efecto, prácticamente la totalidad de los Estatutos de las Comunidades Autónomas reconocen el derecho a participar en la gestión de las empresas públicas. No habla exactamente de la gestión. Yo no conozco el texto de la Xunta de Galicia, pero en general se habla de una participación entre las empresas públicas, y el Grupo Parlamentario Socialista, con la conformidad del Gobierno, creo que fue en el mes de julio de 1983, presentó una proposición no de Ley, que fue aprobada en el Pleno de la Cámara, por la cual el Gobierno se comprometía a remitir a las Cortes, antes de fines de 1984, varios proyectos de Ley relativos a la empresa pública, entre los cuales se citaba explícitamente la participación de Comunidades Autónomas dentro del sector público empresarial, y creo que no se le escapa a nadie la dificultad enorme que plantea el cómo

articular esto y que efectivamente necesita de un desarrollo legal para poderlo acometer.

En cuanto a si se está dispuesto a declarar Zur, o zona urgente de reindustrialización, a Ferrol y Vigo, en principio sí en la medida en la que Ferrol y Vigo sean afectadas por el proceso de reconversión. Simplemente me permito recordar que hasta este momento estas dos comarcas están especialmente afectadas por naval; no están cuantificados los excedentes en cada una de estas regiones ni los planes con respecto a las empresas. Por tanto, «a priori» ya digo que no hay una posición en contra. Es presumible que así sea necesario, pero, en cualquier caso, tendremos que ver qué excedentes hay y, en función de ello, tomar la decisión.

En cuanto a la zona de reparación naval, entiendo que entraría dentro de los planes propiamente de la empresa, y como posteriormente a mí va a intervenir el Presidente de la compañía, creo que él podrá dar más detalles sobre ese tema.

En cuanto al tema del suelo industrial, no conozco suficientemente el caso de Galicia; lo que sí está claro es que, a nivel del conjunto del país, sobra suelo industrial. No sé si el caso de Galicia es asimétrico con respecto al resto del país y allí falta. Si allí faltara, por la experiencia que tenemos en el tema de Sagunto, hemos ido de la mano del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en concreto a través de SEPES, y hay un ofrecimiento de suelo industrial precisamente como uno de los atractivos para captación de proyectos de inversión.

En cuanto al tema de la electrificación rural, simplemente decirle que el índice es 1, de unos diez índices que se utilizan para ponderar el reparto de los fondos.

Respecto a las preguntas formuladas por el señor Trillo, se planteaba un problema, y es cómo va a afectar la reconversión naval a la industria auxiliar, y aquí aparece algo que reiteradamente surge en los medios de comunicación de que la reconversión son 40.000 multiplicado por cuatro, multiplicado por cinco, que sería el impacto sobre la industria auxiliar o la industria suministradora de estas industrias sometidas a reconversión. Hemos reiterado que este razonamiento es absolutamente falso. ¿Por qué? Porque el impacto sobre la industria auxiliar ha tenido ya lugar, en la medida en la cual se han reducido los pedidos de cada una de estas industrias, y está el caso concreto de la industria naval. Por tanto, su impacto sobre la industria auxiliar ya ha tenido lugar. Precisamente yo entiendo que buena parte de ese millón de puestos de trabajo perdido proviene de industrias, como es la industria auxiliar del naval, que se han visto afectadas por una caída de una pérdida de competitividad importante, una pérdida de producción de una serie de industrias punteras que han arrastrado a una industria auxiliar. La reconversión de la industria siderúrgica o de la industria naval lo que va a permitir es, entre otras cosas, salvar esa industria auxiliar, pues en este momento estas grandes empresas no pueden ni pagarles, y quizás en muchos casos están asfixiándolas financieramente ante un cúmulo de pérdidas que dificulta enormemente la gestión de tesorería de estas grandes empresas, que no tienen capa-

cidad para pagar a sus suministradores en tiempo y forma debidos. Hay que señalar un dato, y es que en torno a un 40 por ciento del valor de los buques es producto de importación. Entiendo que aquí hay un margen importante de maniobra para potenciación de industria auxiliar en ese sentido realmente de reconvertir, de reindustrializar el país.

Sobre el tema de celulosa, siento no poderle informar suficientemente porque no tengo conocimiento del tema. Sé que ha habido inversiones importantes de ENCE, la Empresa Nacional de Celulosa, pero no le puedo decir nada. En cualquier caso, salvo que está pendiente el tema de si sería sometido o no a reconversión el conjunto del sector de papel pasta, el Ministerio ha emprendido —por eso digo que no puedo dar detalles en este momento— estudios sobre la situación del conjunto del sector, que, además, es muy diversa; hay empresas que van muy bien, hay otras que van francamente mal, y se está en esa fase de estudios y diagnosis de la situación del conjunto del sector para poder decidir en qué medida sería posible acometer la reconversión.

En cuanto al tema de la visita de los japoneses, ha habido numerosas visitas de japoneses, de directivos del Instituto Nacional de Industria al Japón, y en concreto se preguntaba sobre posibles proyectos para el área de Galicia. En el campo de la electrónica, en el Plan Electrónico Nacional se prevé realmente un importantísimo paquete de captación de inversión extranjera y de potenciación de exportaciones en el campo de la electrónica. Dicho Plan Electrónico ha sido enviado al Parlamento, y al hilo de ello no creo que estemos en situación en este momento de hablar del impacto regional que tendrían esos proyectos derivados del Plan Electrónico. Sin embargo, creo que sí hay un tema que afecta especialmente a Galicia, que es el de la cerámica. Uno de los temas que se está estudiando con los japoneses es la posible utilización de la cerámica para usos industriales. Digamos que hay una cerámica de alta tecnología, muy dura, utilizable a efectos industriales, para lo cual se está estudiando la posible colaboración y asistencia tecnológica por parte del Japón, lo cual pudiera tener un importante interés para Galicia, especialmente dentro del programa de reconversión y diversificación del grupo de empresas Alvarez, del Instituto Nacional de Industria.

En cuanto a las preguntas formuladas por el señor Fernández Inguanzo, yo no he dicho nada del tema de Sidegasa y no sé qué es lo que se ha podido entender, porque de lo único que hablé era de que hubiera en el sector de forja pesada la posibilidad de un comprador o de un inversor extranjero, pero no me refería en absoluto al tema de Sidegasa ni a sus relaciones con otras posibles empresas.

En cuanto al impacto del sector de bienes de equipo, estamos estudiando su situación, que, evidentemente, tiene problemas adicionales derivados de una falta de demanda. Yo creo que una primera cosa que hemos de recordar es que la reconversión y la industrialización de un país no consiste en producir aquello que no se demanda, sino en intentar producir aquello que se demanda; en

otras palabras: la reconversión naval no se hace haciendo barcos contra almacén y sin armador, y del mismo modo se puede decir que la supervivencia del sector de bienes de equipo no puede estar garantizada por mantener demandas inexistentes o demandas que no se puedan traducir posteriormente en producción financieramente viable y rentable. El sector de bienes de equipo plantea una problemática de especialización; junto al problema de excedente de capacidad creo que tiene un problema básico en el cual este país debe meditar, y en concreto el Ministerio de Industria, y es sobre especialización y adquisición de tecnología. Cuando se estudia la evolución en los últimos dos años, por ejemplo, de Estados Unidos en este sector de bienes de equipo, puede comprobarse cómo la demanda de bienes de equipo tradicionales ha permanecido prácticamente estancada, mientras que los llamados bienes de equipo, aquellos que incorporan electrónica e informática, como pueda ser la robótica, o de diseño por ordenador, experimentan tasas de crecimiento absolutamente espectaculares por encima del 35 por ciento de crecimiento anual, y esto también ocurre en países europeos.

Por tanto, la reconversión del sector entiendo que va mucho más por asegurarnos una presencia en este nuevo tipo de productos, puesto que las industrias más tradicionales, no ya en España, sino en el conjunto de Europa, se encuentran con dificultades de colocación porque el tipo de producto ha cambiado considerablemente.

Yo me permito aquí también, antes de entrar en la siguiente pregunta, hacer un preámbulo. Se me pregunta: ¿cuáles son los empleos alternativos que tiene previstos el Ministerio de Industria? Y, además, me dicen que lo haga comarca por comarca. Señor Fernández Inguanzo, lo siento, pero, desde luego, no es ésta mi misión ni creo que la de ninguna persona con suficiente conocimiento de la realidad y sentido, digamos, de la sensatez económica, para pensar que un Gobierno puede decir en los próximos años cuántos empleos se van a generar en cada empresa y en cada comarca del país.

Creo que en el problema de la reconversión, insisto, no se puede establecer una relación directa en paro-reconversión, sino justamente lo contrario. Tenemos paro, se destruye empleo industrial porque no hay reconversión industrial, y la reconversión industrial permite asegurar la supervivencia de las estructuras industriales de este país y, por tanto, las posibilidades de crecimiento del país a medio y largo plazo. Dentro de esta labor la mayor contribución que puede hacer el Gobierno a ese esfuerzo consiste en flexibilizar la economía, en aportar recursos adicionales, en desmovilizar recursos hoy condenados en sectores que no tienen demanda; en definitiva, mediante sacrificios muy puntuales que pueden tener un determinado impacto en alguna comarca en concreto en un determinado período de tiempo, estamos liberando recursos con los cuales financiar un proceso de reindustrialización necesario de este país. Y en ese proceso de reindustrialización al sector público le corresponde un determinado papel, pero no todo el papel. Desde luego, si no hay inversión privada, si no hay inversión extranjera,

evidentemente, el sector público y el Estado desde las oficinas del Ministerio de Industria, no vamos a dedicarnos a crear empresas a lo largo de toda la geografía nacional, y, además, diciéndoles yo en qué comarca las voy a ubicar.

Entiendo que el problema de los empleos alternativos se traduce, tal como prevé la Ley de reconversión y tal como han dicho los responsables del Ministerio y del Instituto Nacional de Industria, en determinados compromisos ante determinados problemas.

En concreto, yo puedo adquirir un compromiso de zona de urgente reindustrialización en una comarca especialmente afectada durante un período de tiempo por un problema de reconversión, sabiendo que es una operación limitada en el tiempo, intensiva durante el tiempo que exista, que tiende a facilitar el proceso de reconversión, pero, evidentemente, el problema general del paro no se resuelve ría Zur, las cuatro, las diez, las que sean, que vayamos a hacer en el país.

Estos empleos alternativos corresponde desarrollarlos a las iniciativas industriales, aunque, eso sí, allí donde el sector público, junto a su responsabilidad general, es, además, el patrón, el que tiene la responsabilidad de la gestión de las empresas, tiene un compromiso adicional, y el INI ha reiterado, y el propio Ministro de Industria ha reiterado el compromiso del INI de mantener globalmente en los próximos años el empleo del grupo de empresas públicas y, por tanto, generando empleos alternativos para resolver esto. En el caso de Galicia creo que hay algunos ejemplos importantes, como puede ser la fábrica ya en marcha de motores con Mercedes-Benz Barrera, que puede generar del orden de 400 puestos de trabajo. Es, en definitiva, un esfuerzo de generación de actividades alternativas.

Me alegra oír que nadie está en contra de la reconversión y que nadie está por incrementar las tensiones sociales. Me alegro porque, realmente, no es ésa la sensación que uno tiene, simplemente viendo el comportamiento diario, porque realmente no se entiende que se pueda estar llamando permanentemente a la huelga general en el sector de reconversión naval cuando todavía nadie ha dicho cuántos excedentes hay en el sector naval ni cómo se va a hacer, etcétera. Todavía no se ha discutido sobre las jubilaciones anticipadas ni sobre los excedentes, y está abierta la mesa de reconversión, entretanto los trabajadores de esas grandes empresas están cobrando puntualmente sus nóminas, y lo que no entiendo es por qué se puede llegar a ese tipo de movilizaciones. Por tanto, simplemente, me alegro de oír esa declaración que, ¿por qué no?, la creo a pies juntillas.

En cuanto a la discusión con las fuerzas sociales, evidentemente, el Decreto-Ley de reconversión industrial fue negociado ampliamente con las organizaciones sindicales y patronales en primer lugar, y, desde luego, cada plan de reconversión está sometido a cientos y probablemente se llegue a miles de horas de trabajo. Me gustaría que algún día el Director general de Siderometalurgia dijera la estadística de cuantas horas ha pasado reunido discutiendo la reconversión de la siderurgia integral, por

poner un ejemplo, y no se puede hablar de que no hay concertación y de que no hay diálogo. Hay enormes discusiones. Evidentemente, la discusión llega a un buen fin si se tiene intención y voluntad de llegar a algún tipo de soluciones. Si en la mesa se sienta alguien dispuesto a no llegar a ningún tipo de acuerdo, evidentemente, nunca va a haber acuerdo, y yo creo que en el tema de la reconversión de la siderurgia integral y en el caso concreto de Sagunto, cuando se habla de puestos de trabajo alternativos se dice que muy bien, pero eso es para otra gente, no para los que estamos en esta empresa.

Las preguntas formuladas por el señor Ortiz son, en primer lugar, dónde y qué planes tiene el Gobierno de reindustrialización. Yo creo que con lo que he dicho he ido respondiendo sobre el tema de las Zur, la filosofía general, y sobre el tema del suelo en Galicia creo que también ha respondido. Insisto, no conozco el caso concreto de Galicia, pero sí que globalmente sobra suelo y que, desde luego, si faltara en Galicia, entiendo que las propias empresas en reconversión pueden suministrar este suelo y, desde luego, hay una coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, como ya creo que bastante eficazmente la hemos puesto en marcha en el caso de Sagunto.

Sin embargo, la siguiente pregunta es cuándo entrará en vigor el nuevo Decreto-Ley. Como bien precisa el señor Diputado, el Decreto-Ley ya entró en vigor y, evidentemente, el problema no es de cuándo entra en vigor el Decreto-Ley, sino cómo, cuándo, a qué ritmo se hace la reconversión industrial.

El Decreto-ley no es más que un paraguas, una serie de perchas jurídicas, que permiten abordar el proceso de reconversión y reindustrialización con menos traumas. Gracias a la Ley de reconversión industrial podemos sentarnos a hablar de la reconversión, por ejemplo, del sector naval, y hablar de jubilaciones a partir de los cincuenta y cinco años; podemos ir a la creación de fondos de promoción de empleo, podemos ir a la creación de Zur, podemos ir a determinados programas de desarrollo de la investigación tecnológica vía Cedeti, que ése sí ya se ha desarrollado reglamentariamente vía Real Decreto. En definitiva, el problema entiendo que es el de aplicación de la Ley de reconversión, y en este momento parecía deducirse de las palabras del señor Diputado algo así como que se habla, se declara, pero no se hace. Anteriormente se hablaba de que se está haciendo una reconversión salvaje. Decía no hace mucho en un coloquio un Diputado de esta Cámara que este momento, cuando uno va por las calles encuentra dos manifestaciones, y a lo mejor simultáneamente, una diciendo no a la reconversión y otra diciendo que, por favor, se les aplique la Ley de reconversión, en definitiva, reflejando la dicotomía de la situación industrial de este país, en la cual pueden desaparecer importantes colectivos de empleo industrial y haber destrucción de empresas, sin que, por así entenderlos, el país se entere, salvo por las estadísticas de paro, pasando gente a situaciones auténticamente dramáticas, y otros, que son los de la reconversión, a los que se garantiza tres años de cobertura con el 80 por ciento

de las retribuciones, con jubilaciones a partir de los cincuenta y cinco años, con las Zur, con los fondos de promoción de empleo, etcétera, que dicen: mire, déjeme como estoy, porque yo cobro la nómina independientemente de lo que produzca y, evidentemente, esa situación quizá sea mejor; pero simplemente entiendo que el país no se la puede permitir.

Por tanto, creo que aquí hay dos lecturas. La lectura de quien dice que estamos aplicando una reconversión salvaje, sin concertar, etcétera, y la de usted, que dice que la reconversión no se hace. Me parece recordar que ha habido decisiones muy recientemente en el tema de Sagunto y en el tema de Potasas de Navarra, así como en el tema de electrodomésticos línea blanca, del cual nadie habla, y en el que se está llevando dulcemente un proceso de reconversión muy importante, con importantes salidas de excedentes de plantilla.

En definitiva, si comparamos lo que está haciendo este Gobierno en materia de afrontar de frente el toro de la reconversión con la política practicada al amparo de la llamada «Ley Bayón», que consistía en dar ayudas para el saneamiento financiero, manteniendo los excedentes dentro de las empresas y en el caso naval permitiendo una rotación del personal, sin ningún tipo de ajuste, entiendo que hay un cambio cualitativo importante, que me permito señalarle al señor Diputado.

Por tanto, yo creo que con esto estamos intentando responder sobre si existe esta voluntad de acometer la reconversión, y yo no sé cómo se puede dudar de un Gobierno que en este momento está haciendo frente a importantes tensiones como consecuencia de la aplicación de esas medidas laborales. Me dice que no hay reconversión sin extinción de la relación laboral, y evidentemente, y vuelvo a insistir, me sorprende mucho que de algún modo, y sobre todo por venir de quien viene la pregunta, que ante una política que ha consistido en que no hay ningún tipo de ajuste laboral, salvo jubilaciones muy caras, por encima de los diez o doce millones de pesetas, se diga que en este momento no va a haber reconversión si no hay extinción de la relación laboral. Puede haber extinción, y puede haber suspensión, depende de cuál sea la situación de esas empresas y en concreto el Ministerio de Trabajo acaba de aprobar un expediente de extinción de contratos de trabajo, junto a otro paquete importante de jubilaciones anticipadas, en el caso concreto de Aceriales.

En cuanto a las preguntas formuladas por el Diputado señor Gracia, y sobre todo la referida al calendario aproximado de la reconversión, entiendo que está preguntando fundamentalmente por lo que afecta a Galicia, y creo que sobre todo por el tema naval, aunque también me puedo referir en concreto al tema textil por el interés que tenía, creo, en lo que es la otra cara de la reconversión. Esperamos esta concreción de la reconversión naval para el verano, y en principio, a mitad de este mes de febrero, el Ministerio ya presentará sus propuestas para la reconversión del sector naval. Por tanto, entiendo que el objetivo sería tener ultimada la reconversión naval para el verano de este año.

En cuanto a la pregunta sobre el sector de Aceriales, no sé exactamente qué es lo que me pregunta, puesto que lo único que ha habido es una resolución administrativa, que además no depende de mi Ministerio, que ha sido una resolución del Ministerio de Trabajo, resolviendo unos expedientes presentados por las empresas. Existen conversaciones y negociaciones entre las mismas y los sindicatos, pero en concreto no sé a qué se pueda referir.

¿Número de comarcas afectadas por la reconversión en España? En este momento no sería serio por mi parte decir cuántas van a ser. Creo que hay algunas claras ya «in mente», pero el número total no puedo decirlo. Lo que sí puedo indicar es que existe la voluntad de que cuantas menos haya, mejor, y ello simplemente por un problema de eficacia. Cuantas más haya, digamos, va decreciendo el impacto, y evidentemente el ZUR es un programa de actuación, no para afrontar el problema genérico del paro, como puede ocurrir en cualquiera de las grandes concentraciones industriales de Madrid, Barcelona, Bilbao, o cualquier zona industrial especialmente afectada por la crisis económica general, sino para resolver los problemas específicos de salida de excedentes, en un momento dado, justamente de unas empresas, muy pocas, concentradas geográficamente, y que, por tanto, serán limitadas en su número.

Desde luego, en cuanto al trato que se daría a Galicia, espero que nadie pueda decir que se vaya a dar un trato «especial» (entre comillas). Galicia tendrá el tratamiento que tenga el conjunto del país, y desde luego un trato especial a Galicia, no se me ocurre en base a qué pudiera darse, ni positivo ni negativo. Entiendo que el problema es un problema de reconversión, con un impacto regional, y que hay que dar respuesta también a ese impacto regional junto a asegurar la supervivencia de esos sectores que, insisto, me parece en la medida en la cual seamos capaces de abordar eficazmente la reconversión del sector naval, no estaremos hundiendo el sector naval en Galicia, estaremos asegurando su supervivencia a largo plazo, y estaremos posibilitando, digamos, otras posibles industrias en Galicia, que de verdad aseguren un tejido industrial. Creo que el proceso de no industrialización o industrialización no suficiente de Galicia está, entre otros motivos, ligado al excesivo peso de sectores como pueda ser el propio sector naval.

En cuanto al tema de plantilla, lamento corregir la interpretación que se ha hecho de mis palabras. En acero común, no he dicho que haya ampliado plantillas, ha sido en Forjas de Galicia, tan solo, a pesar de que el plan tenía prevista la reducción de plantillas, pero, insisto, como consecuencia de pedidos no del propio sector de estampación para automoción, sino relacionado, por ejemplo, con la industria militar.

Efectivamente, en el tema del textil no se llegó a tiempo de salvar algunas empresas importantes, sobre todo una importante que había en Galicia del sector textil, y espero que la creación de empleo neta en el sector textil sea importante y supere las posibles pérdidas de empleo que, como he dicho, para las tres empresas que se han presentado son tan sólo 86 puestos de trabajo. Lo que

puede ocurrir, y sin duda alguna está ocurriendo, es que parte de esa creación de empleo no es empleo legal, y aquí entramos en el problema de las industrias sumergidas que, de algún modo, en sectores como sobre todo el de la confección, adquiere un protagonismo muy importante, pero, desde luego, si en algo tenemos puesta la ilusión en el tema de la reconversión textil, es en la promoción de este programa que llamamos de «intangibles», que tiene como punta de lanza a la región de Galicia.

Evitar la competencia entre Ferrol y Vigo. Tampoco creo que desde la Administración debamos de imponer que exista una única ZUR con una única gerencia. Yo creo que esto sería un problema a plantearse por las propias Comunidades Autónomas, por las propias ciudades, en el sentido de si se prefiere una gestión unificada o no. Entiendo lo que se dice, pero de algún modo también es verdad que la llave, la Administración la va a tener en cuanto a intentar evitar una escalada por atracción de recursos, entre dos zonas realmente próximas.

¿Cómo podemos valorar las iniciativas que pudieran proponer las Comunidades Autónomas, incluso los Ayuntamientos en materia de reindustrialización?, ¿cómo lo valoramos? Yo entiendo que este tema es clave, es decir, la disponibilidad, la actitud que se tenga frente al problema de la reconversión, y el intento por asegurar de un modo realista, salvar y proteger esa industria y captar industria nueva, es un factor clave para la atracción de proyectos de inversión. En Galicia creo que ha habido un ejemplo magnífico de lo que pueda ser esa actitud positiva, y que ha sido el tema del silicio de Sabón, una pequeña empresa que fundamentalmente se ha salvado por el dinamismo de sus trabajadores, su capacidad digamos de hacer creer que ellos estaban dispuestos a asegurar una competitividad de esa empresa. Entiendo que esta actitud positiva es mucho más favorable, sin duda alguna, para asegurar la viabilidad de las empresas y el clima industrial de una región, que la manifestación en las calles diciendo no a la reconversión.

En cuanto a la participación de las Comunidades Autónomas, creo que me he extendido bastante sobre ese aspecto y coincido plenamente en que esa participación, que es estatutaria, que es legal, y que, por tanto, no cabe ni discutirla en aquellas áreas que le corresponde, que le está reconocida por Ley, entiendo que efectiva y lógicamente está unida a ese compromiso de responsabilización que creo que tenemos todos, Gobierno central, Comunidades Autónomas, pero también sindicatos y empresarios, si de verdad queremos salir adelante de un proceso que, insisto, no viene derivado de la reconversión, sino que viene derivado de un proceso agudo de desindustrialización que ha venido sufriendo el país.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias a don Luis Carlos Croissier por haber estado con nosotros y haber explicado ampliamente su posición respecto al motivo de la comparecencia, es decir, sobre la reconversión industrial y su especial incidencia en la región de Galicia.

Sin nada más, vamos a suspender la sesión por un tiempo de cinco minutos, hasta que iniciemos la próxima convocatoria, en la que estará con nosotros don Eduardo Santos Andrés, Director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, y don Francisco García Revuelta, Subdirector general de Industrias Navales.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

— COMPARECENCIA DEL ILUSTRISIMO SENOR DON EDUARDO SANTOS ANDRES E ILUSTRISIMO SENOR DON FRANCISCO GARCIA REVUELTA, DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIAS SIDEROMETALURGICAS Y NAVALES Y SUBDIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIAS NAVALES, RESPECTIVAMENTE, PARA INFORMAR SOBRE PLANES DE RECONVERSION DE LA INDUSTRIA SIDEROMETALURGICA Y NAVAL Y SU ESPECIAL INCIDENCIA EN GALICIA, A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR

El señor PRESIDENTE: Señorías, tenemos con nosotros al ilustrísimo señor don Eduardo Santos Andrés, Director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales y al ilustrísimo señor don Francisco García Revuelta, Subdirector general de Industrias Navales. Su comparecencia tiene como objeto el informar sobre los planes de reconversión de la industria siderometalúrgica y naval y su especial incidencia en Galicia.

Siguiendo la misma metodología, vamos a abrir un primer período de intervención en el que hablará el señor don Eduardo Santos y luego abriremos un período de preguntas.

Si les parece, para evitar duplicidad de intervenciones en las preguntas, se pueden repartir las respuestas, porque la comparecencia es común, tanto para el señor don Eduardo Santos como para el señor don Francisco García Revuelta; es decir, uno y otro podrán contestar según el tenor de la pregunta y simplificaremos la primera intervención con la exposición limitada del señor don Eduardo Santos. ¿Les parece correcta la metodología? (*Asentimiento.*)

En este caso, vamos a ceder la palabra al señor don Eduardo Santos Andrés para que informe sobre el contenido de la comparecencia.

El señor DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIAS SIDEROMETALURGICAS Y NAVALES (Santos Andrés): Buenos días, señorías. Voy a hacer una exposición relativamente breve sobre la problemática naval y el enfoque que, a nuestro juicio, debería dársele a esta problemática; y digo breve porque ciertamente la industria naval se encuentra en una crisis por todos conocida; una crisis que viene de lejos y probablemente es la industria cuya reconversión —en todos los países y en España también— se ha acometido en primer lugar.

Creo que ante todo es necesario partir de una constatación, de unos hechos que, nos gusten o no, ahí están y son absolutamente incontrovertibles. Por un lado, tenemos una crisis de demanda importante. La demanda ha caído de manera absolutamente dramática en los últimos años, de manera que el último plan de reconversión naval en nuestro país, que fijaba un objetivo de producción para todo el sector, grandes, pequeños y medianos astilleros, de cerca de 700.000 toneladas, hoy por hoy, ni centrales sindicales, ni empresarios ni, por supuesto, la Administración, nadie está en condiciones de asegurar esta demanda y, por tanto, todos somos conscientes de que este objetivo de producción debe ser rebajado. Estamos hablando en estos momentos, incluso en términos ciertamente optimistas, de demandas a lo largo de esta década en torno a las 400.000 toneladas para pequeños, medianos y grandes astilleros, es decir, para todo el sector. Más o menos se repartirían 180.000 entre pequeñas y 220.000 entre grandes, o mitad y mitad.

Esto es importante porque hasta ahora los planes navales en nuestro país se han basado en objetivos de producción; objetivos muchas veces negociados, y esto es difícil, porque los objetivos negociados a su vez, desgraciadamente, tienen su impacto, tienen su «test» con la demanda, y cuando la demanda no llega pasa lo que en estos momentos está ocurriendo: que existe una cantidad verdaderamente abrumadora de trabajadores en relación con el empleo.

En estos momentos, sobre una plantilla de aproximadamente 15.000 trabajadores en pequeños y medianos astilleros, la mitad, 6.500 ó 7.000 trabajadores están ya en regulación temporal de empleo, es decir, son ya excedentes, son personas que están en su casa sin trabajar porque no existe demanda. Probablemente esta cifra irá en aumento a lo largo de este año.

En el caso de grandes astilleros, el número de personas que estarán en regulación de empleo a lo largo de este año oscilará entre 14.000 y 18.000 personas. Son cifras muy importantes sobre las que quiero hacer notar que no se va a poder incidir ya, porque dada la estructura de la construcción naval, aunque hoy mismo se contrataran barcos, no tendría su impacto hasta bien entrado este año y sobre todo el año que viene. De manera que estas cartas, por así decirlo, están ya jugadas y nos encontramos con estas cifras.

Otro problema importante que tiene la construcción naval —y también es un hecho— es su problemática financiera, el problema de la financiación naval. Hay que hacer notar que la industria naval en todo el mundo, absolutamente en todo el mundo, es una industria subsidiada. No se puede hablar aquí de economía de mercado, ni en España, ni en Alemania, ni en Suecia, ni en Japón, ni en ninguna parte del mundo. Está absolutamente admitido en todo el mundo que ésta es una industria en crisis y que necesita ser subsidiada y, por otra parte, desde siempre lo ha sido, incluso en las épocas buenas.

Tenemos una prima en la construcción naval de nuestro país compuesta por dos tipos: prima base y prima complementaria, que en conjunto suponen el 15 por cien-

to del valor del buque, que es claramente menor a la media de los países con los que competimos, con lo cual, naturalmente, estamos en francadesventaja con ellos, y esto es un hecho.

La financiación adolece de cierta rigidez —financiación vía crédito oficial, vía Banco Exterior—, pero sobre todo en primas estamos claramente por debajo. Además, no es lo grave que estemos claramente por debajo, que este 15 por ciento sea una cifra claramente inferior a la de otros países, sino que además exista una discriminación, y éste es el cuarto hecho que quiero constatar aquí, entre astilleros públicos y astilleros privados. ¿Por qué? Por una razón elemental, porque mientras los astilleros privados tienen la prima del 15 por ciento, los astilleros públicos, de hecho, su prima se eleva en algunos casos hasta el 35 por ciento, entendiéndose como prima esta prima del 15 por ciento más la subrogación de pérdidas que al final también es una prima a la explotación. Naturalmente, ésta es una situación que crea unas pérdidas en el sector privado, que se concentra, como todos ustedes saben, en pequeños y medianos astilleros, ya que los grandes son todos públicos, y que está llevando a dicho sector privado a unas condiciones realmente difíciles. Si no se pone coto a esta discriminación, acabaremos con todo el sector privado en manos del sector público por la pura y simple desaparición de las empresas pequeñas y medianas, ya que no van a poder resistir la competencia pública, y éste es un hecho no querido, al menos no deseado, por el Ministerio de Industria.

Ante estos hechos es necesario dar una respuesta y esto, de alguna manera, es la estructura de lo que será el planmarco de reconversión que presentaremos próximamente a la mesa de negociación, como después explicaremos. La estructura de este planmarco va a consistir en dar respuesta a estos problemas y, en primer lugar, si hay un problema de demanda habrá que buscar medidas que incentiven esta demanda, básicamente por la elaboración de un plan de flota que el Ministerio de Transportes se ha comprometido a realizar y de hecho ya ha elaborado un primer documento que en los próximos meses lo pondrá a disposición del sector, y un plan de incentivo de los fletes, de manera que se puedan construir barcos que sirvan para algo. Es grave constatar también el hecho de que una buena parte de los barcos de este país se construyen para nada; se construyen contra almacén y son barcos que luego están amarrados. Hoy día, el Banco de Crédito Industrial está a punto de convertirse en el primer naviero del país, porque es el propietario de la mayor flota, al estar recogiendo toda aquella que tiene hipotecada y que está armada, y esto, naturalmente, supone una disfunción absolutamente terrible.

Aparte de este plan de flota, es también muy importante incentivar la innovación. La salida del sector naval en España, al menos, tiene que ir por ahí; no vamos a poder competir en los grandes buques de casco de acero con Corea, Taiwan o Brasil. Tenemos que ir a elevar nuestro coeficiente de compensación o, dicho de otra forma, construyendo, tal vez, menos TRB, pero más TRBC, es decir, buques con mayor tecnología incorporada, buques

que, en alguna forma, más que buques sean artefactos o industrias flotantes.

Sobre el segundo problema que decía antes, el del desempleo, naturalmente hay que darle una cobertura y una respuesta positiva, y hay que dársela de la mano del Decretoley de Reconversión Industrial a través de los fondos de promoción de empleo que puedan acoger a estos trabajadores que hoy están excedentes, pero no por el procedimiento de rotación, porque es algo que produce unas disfunciones muy importantes en la marcha de los astilleros y, además, impide totalmente la recolocación de este excedente. Un trabajador que vuelve al cabo de tres meses al astillero, naturalmente no se recoloca en absoluto. Los fondos de promoción de empleo que permiten la permanencia en ellos por un plazo máximo de tres años suponen un tiempo suficientemente importante para que, en combinación con las zonas de urgente reindustrialización, allá donde se constituyan, permitan la recolocación de una buena parte de este excedente, y otra buena parte del mismo iría por la vía de la jubilación anticipada a los cincuenta y cinco años, que también permite el Decreto-Ley de Reconversión Industrial. En este sentido quiero decir que el problema de empleo, aunque las cifras son verdaderamente macroeconómicas, sin embargo, puede tener encaje con los instrumentos con los que contamos en estos momentos.

En cuanto al problema de financiación, estamos absolutamente convencidos de que hay que incrementar la prima. ¿Cuánto? Esto es algo que habrá que discutir en la mesa de negociación y muy especialmente también dentro del propio Gobierno y del Ministerio de Economía y Hacienda, como es lógico. Habrá que incrementar la prima y destinar ésta a una triple finalidad, y esto sí que es importante. Una parte de este incremento de la prima, que podríamos llamar prima de mantenimiento, sobre el 15 por ciento de lo que en este momento tenemos, deberá ir a mantener una determinada actividad productiva, es decir, a incrementar o a posibilitar la construcción de buques, o sea, una prima a la explotación pura, por así decirlo. Otra parte o componente de la prima, que podríamos llamar prima de ajuste, debería dedicarse al ajuste laboral y financiero, es decir, a dar cobertura a estos excedentes laborales que en estos momentos existen mientras están en el fondo de promoción de empleo, y también financiero especialmente para recapitalización, como después hablaremos. Un tercer componente de esta prima, por último, habría que dedicarla al desarrollo, es decir, a la innovación, investigación y desarrollo de nuevos buques y de nuevos componentes, porque por ahí, desde luego, es por donde tiene que estar el futuro de nuestra construcción naval. Esto, como es bien sabido, no dará impacto a corto plazo, pero es la garantía de supervivencia de este sector a medio y largo plazo.

Finalmente, si decimos que hay una discriminación entre astilleros públicos y privados, es necesario fijar claramente unas reglas de juego que garanticen que esta discriminación no sea posible. Es absolutamente necesario eliminar cuanto antes la subrogación de pérdidas; no puede haber subrogación de pérdidas en el sector público

y en el sector privado no. Naturalmente que hay subrogación de pérdidas, pero al mismo tiempo hay que exigir también unos niveles de capitalización similares, porque, ciertamente, muchas de las pérdidas de los astilleros públicos se deben no sólo a pérdidas de explotación, sino a una insuficiente capitalización, es decir, a una deficiente estructura de su pasivo, a una carencia de fondos propios.

Entonces, sobre una estructura de pasivo, digamos, similar, es decir, unos fondos propios que podrían ser, por poner un parámetro comúnmente aceptado en el sector, equivalente al inmovilizado neto, sería necesario una recapitalización de, aproximadamente, 1.200 millones de pesetas en el sector privado —estoy hablando de pequeños y medianos astilleros—, y de cerca de 6.500 millones en los pequeños y medianos astilleros públicos. Por supuesto, en los grandes astilleros públicos la recapitalización tiene que ser mucho más importante, del orden de 60.000 millones de pesetas. Pero ahí no hay competencia con el sector privado, por lo que no se puede hablar de discriminación. Es precisamente por eso por lo que una parte del incremento de la prima se va a retener para recapitalizar los astilleros en condiciones; de manera que, en los astilleros privados, podemos hacer un cálculo que sería que reteniendo un 2 por ciento del incremento de la prima, podrían en cinco años alcanzar esta recapitalización de 1.200 millones, teniendo en cuenta, naturalmente, que dentro de las reglas de juego, un elemento fundamental y decisivo es que no se van a producir barcos en pérdidas, tal y como se están produciendo ahora, tanto entre los astilleros públicos como entre los privados. Hay astilleros privados que en este momento están contratando también en pérdidas, porque es la única manera de poder subsistir y de dar trabajo que todavía es fruto de unos acuerdos que se hicieron en febrero de 1982.

Con esto es con lo que queremos acabar, y este tipo de respuestas debe configurar una más adecuada estructura empresarial, especialmente en el sector de pequeños y medianos astilleros, en la medida que, como ya he repetido muchas veces, los grandes astilleros están suficientemente concentrados y perfectamente organizados a través del Instituto Nacional de Industria, pero en los pequeños y medianos deberá irse a una mayor concentración en la gestión y principalmente por áreas, de manera que en Galicia debe haber una mayor concentración de los tres medianos astilleros importantes. Fundamentalmente entre Barreras, Ascón y Vulcano puede haber una mayor concentración, exactamente igual que en Asturias y, probablemente, en Santander.

Este tipo de esquema y de respuesta a estos problemas tendrá que ser discutido en la mesa negociadora de la reconversión de ese sector, porque hay que tener presente que en estos momentos existen en vigor unos acuerdos, a los que he hecho ya referencia, que se firmaron en febrero de 1982, y que están en vigencia hasta finales de este año. De manera que es necesario renegociar unos acuerdos que están vivos y, por tanto, no podemos tomar medidas que los vulneren; acuerdos que firmaron las

centrales sindicales, las empresas y la Administración de entonces. Hay que renegociar estos acuerdos y presentar, en esta mesa de negociación, un plan que los supere. Para ello hemos establecido ya consultas a lo largo del mes de enero con las partes implicadas, es decir, con las centrales sindicales y con empresas; hemos intercambiado puntos de vista a lo largo de dicho mes y, a finales de febrero, estaremos en condiciones ya de ir recogiendo todas las iniciativas y sugerencias que se han vertido en esta mesa previa, y poner encima de la misma este plan-marco de manera que se pueda discutir a lo largo del mes de abril.

Yo creo que éste es un sector en el que los problemas son bien conocidos. Todo el mundo sabe por dónde pueden ir, más o menos, las soluciones, y un mes de discusión, aunque sea de discusión intensiva, es tiempo más que suficiente para ello. Es absolutamente necesario, además, ir quemando etapas, porque a lo largo de los períodos de negociación es cuando más dinero pierden las empresas, desgraciadamente. Por tanto, creo que la primera discusión de este plan-marco puede acabar en el mes de abril, de manera que podamos presentarlo en la Comisión Delegada de Asuntos Económicos en el mes de mayo. Y a lo largo de los próximos meses de mayo, junio y julio, las empresas —especialmente Sorena por lo que hace referencia a pequeños y medianos astilleros y la división naval del INI por lo que hace referencia a grandes— desarrollarán y aplicarán este plan-marco en el seno de sus centros de trabajo.

Nada más. Yo didas, porque es la única manera de poder subsistir y de dar trabajo que todavía es fruto de unos acuerdos que se hicieron en for Santos.

Vamos ahora a iniciar el coloquio con la apertura del turno de preguntas. Por parte del Grupo Popular tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente.

Quiero agradecer la presencia de don Eduardo Santos y de don Francisco García Revuelta en esta Comisión y las breves explicaciones, como ha dicho, sobre la problemática naval que nos ha dado el Director general. Tengo la absoluta seguridad de que ambos miembros de la Administración son perfectamente conscientes de la gravedad del tema que estamos tratando; gravedad no sólo económica y financiera, sino social, fundamentalmente. Está claro y confirmado que el tema laboral, en los astilleros, es un tema que tiene implicaciones muy extrañas, porque el obrero de astilleros no es precisamente un siderúrgico, ni es un minero, es una mezcla un poco extraña de marinero y todo lo demás. Pero, realmente, en el caso gallego el tema puede adquirir caracteres dramáticos.

Como creo que son cuatro o cinco las personas que — con el permiso de la Presidencia—, van a intervenir en este caso concreto, yo me limitaría a hacer dos o tres preguntas muy puntuales y muy pequeñas. ¿Cuál es la razón por la cual se toma el horizonte de 1986 como definitivo para la reestructuración de grandes astilleros, cuando parece lógico que se pudiera hablar de un plazo

mayor, sobre todo pensando que la demanda mundial en los últimos meses de 1983 acusa un ligero síntoma de inflexión en base a los precios de buques de segunda mano, y quizá a la altura de 1988, 1990 podría existir cierta estabilización en la demanda?

¿Cuáles son las razones, en opinión de ambos señores, o de cualquiera de ellos —porque no tenemos inconveniente en que conteste, como ha dicho la Presidencia, uno u otro—, por las cuales, en el caso concreto de ASTANO, se pretende que renuncie a su cuota, que creo que es del cero cincuenta y tantos por ciento de participación en la producción mundial, por lo menos durante los últimos nueve años?

Preguntaría a ambos miembros de la Administración socialista qué paso con la proposición no de Ley que en noviembre de 1978 presentó en este Parlamento dicho Grupo Socialista sobre la Marina Mercante.

Entendemos que en este tema de la reconversión...

El señor PRESIDENTE: Está bien, señor Trillo. Puede hacer una pregunta en este caso, pero de otro tipo, porque la responsabilidad, en todo caso, no depende de la Administración, que en sí a lo mejor no lo conocía, sino que la responsabilidad dependería del Grupo Socialista, y entonces debería ser ese Grupo quien contestara.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Les sugiero que si no la conocen la tengan en cuenta para que la conozcan. En cualquier caso, me lleva de la mano al tema de si hay algún apunte de coordinación entre el Ministerio de Industria y el Ministerio de Transportes respecto a cierta política tarifaria que pudiera promocionar nuestros fletes por mar, pensando en un país con 5.000 kilómetros de costas; inclusive está totalmente desarrollado en el mundo la posible navegación fluvial con ascensores para grandes barcazas, saltando los obstáculos naturales o artificiales que se producen en los ríos con la instalación de grandes presas.

Este es un tema en el que la navegación, tanto costera como fluvial, es muy barata; se están realizando grandes transportes de mercancías como las bobinas desde Ensidesa a Sagunto; el transporte de los piensos del norte al sur, que se están realizando por carretera, podría realizarse por esta vía, ya que podría merecer la pena, con independencia de una vinculación o coordinación con el Ministerio de Comercio, en base a tratar de evitar los fletes con barcos de bandera de nacionalidad no española, porque esto está sucediendo en estos momentos en un porcentaje altísimo.

Finalmente, ¿podría decirnos si hay alguna razón — por lo menos este Diputado la desconoce— por la cual la primera demanda prevista de 250.000 TRBC, en el plan estratégico de la división del INI para la industria naval, se rebajó a 250.000 en un plazo de poquísimos meses? ¿Por qué precisamente 250.000?

Con esto, prácticamente, acabo y me reservo para la comparecencia siguiente, porque son temas más importantes de ASTANO.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Trillo.
Tiene la palabra el señor Romay.

El señor ROMAY BECCARIA: Muchas gracias, señor Presidente. Yo querría referirme a un tema que sale recurrentemente, pero que creo que es fundamental en el planteamiento de este gran tema de la reconversión naval. Me refiero a la reducción de la cuota de mercado de España. Ayer lo comentamos; según las estimaciones que se nos adelantan en los planes de construcción naval, se parte de la base de que España va a bajar de un 5 por ciento de cuota de mercado mundial a la mitad. Siendo hace dos años el tercer país, pasamos a ser el octavo en construcción naval.

No alcanzamos realmente a comprender por qué se asume este supuesto renunciando, como digo, a una mayor cuota de mercado que permitiría aprovechar nuestra capacidad en ese sector; esta cuota de mercado la mantiene —como decíamos ayer— la Comunidad Económica Europea, aunque aquí se nos dijo que ella también reducía su producción. Naturalmente que se reducen las producciones; no está en nuestras manos modificar la demanda global, pero la aspiración a mantener la cuota de mercado me parece que es una aspiración tremendamente racional y fundada, ya que es un sector en el que estamos bien y en el que podemos entrar en campos de tecnología más avanzada, abandonando algunas actividades para sustituirlas por otras más sofisticadas y más en mercado. Creo que estamos en condiciones de hacer eso; desde luego ASTANO lo está, y realmente se nos hace difícil asumir el hecho fatal de que en este campo, en donde tenemos probada competencia, se nos reduzca la cuota de mercado al 50 por ciento.

Me gustaría también saber si se han explorado otras posibilidades que pudieran contribuir al desarrollo de nuestra construcción naval y de paso a otras actividades interesantes, como podía ser la del transporte de agua. Tenemos algunas regiones españolas excedentarias de agua —Galicia lo es— y quizá éste puede ser un campo de futuro en consideración a la escasez que se produce en otras zonas españolas e incluso en otros países del mundo.

También tenemos noticia de que algunos astilleros del sector público, concretamente ASTICAN en Canarias, está importando elementos que se podrían hacer a precios competitivos en otros astilleros españoles. Es posible que haya razones de suficiente peso que justifiquen esta medida, pero traslado una inquietud que se produce en los sectores afectados por este problema.

Aquí se nos ha dicho algo relacionado con unos datos que pueden explicar esa pérdida de mercado a que antes me refería, como ésta de que nuestras primas son el 15 por ciento cuando las de la Comunidad Económica Europea por ejemplo son del 30. ¿Realmente hay alguna previsión en orden a modificar este dato que pudiera colocarnos en situación más competitiva?

También se nos ha dicho algo sobre la complejidad de la tramitación de estas ayudas, la lentitud con que se conceden. ¿Están previstas algunas medidas para agili-

zar estos procedimientos, para mejorar esta parte de la gestión? ¿Se han tenido en cuenta también las previsiones de la construcción naval militar, que en algunas comarcas afectadas por estas medidas de reconversión podrían ayudar a paliar, a recoger los excedentes de empleo, y en todo caso a no agravarlos, por otros que pudieran surgir en este sector? ¿Se nos podría dar alguna información sobre esto?

Por último, vuelvo a la colaboración de las Comunidades Autónomas. Estamos oyendo continuamente buenas palabras. La verdad es que lamentablemente, desde mi punto de vista, los hechos no siempre acompañan a estas palabras. Ahora se nos dice que en la nueva Ley de Reconversión Industrial se va a dar mayor entrada a las Comunidades Autónomas. Nosotros hubiéramos deseado que eso hubiera ocurrido ya con el Real Decreto-ley de Reconversión Industrial, que se hizo sin contar con dichas Comunidades Autónomas.

Aprovecho para decir de paso, con la benevolencia de la Presidencia, que realmente es preocupante el retraso en la aplicación práctica de este Decreto-ley, hasta el punto de que se podía pensar que puede incurrir en una inconstitucionalidad sobrevenida, porque si realmente un Decreto-ley, que se adopta por razones de urgencia, no se aplica, explíqueme ustedes en qué consistía la urgencia. Y es un procedimiento que está amparado por la Constitución en razón de la urgencia para adoptar las medidas que en cada caso se promulguen. Creo que no es una cuestión de mera erudicción jurídica.

Lo cierto es que me gustaría saber si se puede anticipar en qué va a consistir esta colaboración de las Comunidades Autónomas, porque hasta ahora —yo siento decir algunas cosas— los hechos, como digo, no confirman esta disposición, porque si no difícilmente se puede entender que, con la gravedad de los problemas planteados en Galicia con estos temas, el Conselleiro de Industria haya pedido audiencia al Ministro de Industria en el mes de noviembre y no le haya recibido hasta hace unos días.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Romay. La Administración podrá contestar en lo que se refiere a la colaboración voluntaria, porque en lo que se refiere a los cambios que pueden introducirse en la Ley, imagino que no tiene por qué contestar la Administración, sino, en todo caso, el Grupo Socialista, si es que desea introducir alguna enmienda sobre el particular, cosa que ya veremos en la tramitación consiguiente de los Decretos.

El señor ROMAY BECCARIA: Si me permite usted, señor Presidente, y con todos los respetos que la Presidencia nos merece a todos, a mí personalmente, y la persona del Presidente también, entiendo que el Gobierno tiene también iniciativas legislativas y las puede desarrollar y aplicar.

El señor PRESIDENTE: Ya las ha ejercido presentando un Decreto-ley, por eso se lo decía.

Tiene la palabra el señor Cascallana.

El señor CASCALLANA CANONIGA: Gracias, señor Presidente. Creo que estamos de acuerdo todos los Diputados, el que habla desde luego y los de mi Grupo Parlamentario, con las palabras del señor Santos Andrés e incluso con las de ayer del Presidente del INI cuando han destacado que la reconversión naval es, dentro de la reconversión general a la que estamos abocados necesaria y urgentemente, uno de los aspectos más complejos, más difíciles y más trascendentes, porque no podemos renunciar fácilmente, como antes decía el señor Romay Beccaria, a ese tercer puesto mundial conseguido en un sector de un mercado extraordinariamente competitivo, con una tecnología desarrollada en nuestro país, propia en algunos aspectos e importada en otros, y con un activo humano realmente excepcional.

A la hora de hablar de la reconversión naval no hay que mirar sólo los aspectos de su influencia directa, sino sobre todo los efectos inducidos que se producen. Porque si mis cifras no son inexactas, de los 42.000 puestos directos que existen en las industrias navales, se producen nada menos que 105.599 puestos inducidos, haciendo un total de 147.599 puestos de trabajo total. Por tanto, éste es un sector de futuro y entiendo que nuestra patria no puede renunciar en absoluto a poder reconquistar un puesto de privilegio como el que ha tenido en los temas navales. Porque nada menos que...

El señor PRESIDENTE: Señor Cascallana, yo le agradecería que cuando intervienen varios miembros de su Grupo, en principio que no se haga para repartir preguntas, porque usted está incidiendo sobre algo que ha formulado ya el señor Romay. Por esto yo le agradecería que, aunque usted puede hacer las preguntas que quiera, no reitere lo que han dicho ya otros Diputados del mismo Grupo, por favor.

El señor CASCALLANA CANONIGA: No he reiterado lo que ha dicho el señor Romay, señor Presidente, lo que he hecho ha sido hacer hincapié en un solo aspecto de lo que ha dicho el señor Diputado.

En cualquier caso, quería llegar a una conclusión, que era que nada menos que los 20 países de renta per cápita más alta del mundo son, a su vez, los 20 principales países constructores navales. A mi entender, tenemos que tomar ejemplo y nota, en este caso y no en demasiados, de ese plan de sostenimiento del sector naval que ha promocionado el Gobierno francés a través del saneamiento financiero y de la rentabilidad indirecta y global de ese sector, y no de la rentabilidad exclusivamente directa. A eso se refiere precisamente el Libro Blanco de la reindustrialización cuando señalaba, como acaba de decir antes el señor Santos Andrés o su predecesor en el uso de la palabra, que una política salvaje, basada en la supervivencia de los más fuertes, no es la línea que se ha seguido en este caso, sino que se ha seguido una línea de intervención que ordene el proceso de salvamento de aquellas partes del tejido industrial que, sometidas a los ajustes necesarios, puedan, en el ámbito de nuestra pró-

xima incorporación a la Comunidad Económica Europea, sobrevivir en una atmósfera libre de competencia.

Pero todos sabemos que esa línea lleva implícita no la búsqueda exclusivamente, como objetivo prioritario, de la rentabilidad directa, pero sí debe exigir, a nuestro entender al menos, una rentabilidad indirecta y global. Y ahí viene mi primera pregunta en ese orden de cosas. ¿La reconversión naval prevista por el Gobierno ha establecido como objetivo prioritario la rentabilidad directa, o se ha estudiado en profundidad la rentabilidad directa y global y a través de qué medios?

Segunda pregunta. ¿Qué medidas urgentes ha adoptado la Administración para la contratación de buques que constituyan la cartera de pedidos mínimos para la supervivencia de este sector, tanto en el resto de España como concreta y específicamente en Galicia?

Tercera. ¿El Gobierno tiene la voluntad política de establecer el necesario apoyo financiero y el marco de ayuda adecuado en similar nivel que el de los países europeos de nuestro entorno en el aspecto concreto de la reconversión naval?

Cuarta. ¿Qué medidas concretas se prevén para recuperar la competitividad de nuestra industria naval?

Quinta. ¿Cuál es nuestra relación de competitividad con el resto de los países europeos de nuestro entorno? Porque siendo vecino próximo de una de las factorías más importantes de AESA, me han llamado poderosamente la atención los comentarios de una serie de técnicos importantes de esa factoría en el sentido de que de las seis o siete horas normales de trabajo, las máximas que están aprovechándose en esa factoría son entre cuatro o cinco horas de rendimiento diario de la jornada laboral total.

Sexta. ¿Nuestro nivel de productividad naval es coherente con el estado actual de la tecnología mundial en este sector? ¿Qué inversiones, en esta tecnología avanzada, se han programado por el Gobierno?

Séptima. ¿Se piensa acercar los niveles de decisión a las factorías, o van a seguir siendo centros de producción más que unidades de gestión?

Octava. Una de las posibilidades —y creo que en este orden de cosas estamos todos de acuerdo— de futuro más claras del sector naval se encuentra, sin duda, en el aprovechamiento integral de las riquezas marinas, ¿qué estudios, qué estrategias y qué planes se han previsto en este trascendente aprovechamiento de futuro, sobre todo en Andalucía y en Galicia?

Novena. ¿Existe algún grado de colaboración o se ha solicitado o previsto esa colaboración a la Asociación de Ingenieros Navales de España?

Por último, una pregunta puntual y a mi entender muy importante. ¿Cuántos millones de pesetas le ha costado a AESA de Cádiz y a los contribuyentes españoles el no cumplimiento de los plazos de entrega de los barcos que hoy están construyéndose para la empresa americana Ultramar, y qué razones han existido para ese incumplimiento?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Cascallana. Señor Durán, le ruego que sea muy breve, porque su Grupo está agotando todos los tiempos que puede haber en la sección de preguntas. Tiene la palabra.

El señor DURAN NUNEZ: Seré breve. Gracias, señor Presidente.

Antes de nada, aun dentro de la brevedad, agradecer al señor Santos y al señor Subdirector general su presencia y creo que su interesante exposición.

Voy directamente a la cuestión. Sabemos todos, y está confirmado por las informaciones que estamos intercambiando estos días, la gran influencia que para la economía nacional, y especialmente en regiones como la gallega, tiene la industria naval y su industria auxiliar. Esta industria emplea un promedio de tres veces el número de empleos directos de los astilleros propiamente dichos, y por eso quiero preguntarle al señor Santos, primero: ¿hay planes para que la industria auxiliar esté presente en todas las comisiones que ya están constituidas o que se constituyan al efecto para el estudio y la aplicación de la reestructuración naval? Segundo: ¿está previsto que se concedan a la industria auxiliar de la construcción naval todos los beneficios que tiene asignados la industria naval de cabecera? Estas son las dos preguntas sobre este tema.

Después, a la luz de la explicación del señor Santos, he tomado una nota que quizá no haya entendido bien, pero la nota en sí era que el señor Santos habla de un plan de incentivo de fletes. ¿Pues de explicarnos el señor Santos en qué consiste dicho plan?

Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Durán, y le agradezco su brevedad.

El señor Costas tiene la palabra.

El señor COSTAS ALONSO: Gracias, señor Presidente.

Aunque sea un poco incidir, señor Santos, en lo que ha expuesto el señor Romay, me gustaría que me explicase un poco más ampliamente lo que ha dicho sobre las primas a la construcción naval. Yo sabía que, efectivamente, había una gran diferencia. Nosotros suponíamos que en España la prima era un 15 por ciento y que en la Comunidad era un 30 por ciento. Lo que no sabía es que los astilleros públicos, aparte de la competencia desleal que muchas veces hacen a los astilleros privados, encima tenían una prima del 35 por ciento. Por eso digo que me gustaría que me lo explicase más ampliamente.

Le quería preguntar cuándo va a salir la Ley de primas a la construcción naval para el año 1984. Lo correcto sería que se hubiese previsto ya en los Presupuestos Generales del Estado para 1984, puesto que, como usted sabrá, no se puede en este momento, por esa falta de Ley valorar los proyectos de buques.

En cuanto a los créditos a la construcción naval, efectivamente estoy de acuerdo con el señor Santos en que hay muchos impagados, que el Banco de Crédito Industrial se está convirtiendo en el armador más grande de España,

pero creo que habrá que analizar el tema y buscarle soluciones rápidas. Yo puedo decirle que en este momento en Galicia, por los conocimientos directos que tengo con los armadores, si los créditos estuviesen un poco más agilizados, si se apartasen estos obstáculos que se están poniendo cada vez más insalvables —para algunos armadores son insalvables—, en estos momentos en Galicia estaríamos trabajando al cien por cien en todos los astilleros gallegos.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Costas.

Vamos a seguir con el Grupo Mixto. Señor Fernández Inguanzo, ¿desea intervenir? (*Asentimiento.*) Tiene la palabra.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Muchas gracias, señor Presidente.

Voy a procurar ser breve, aunque quisiera, de acuerdo con la comparecencia, referirme también, en algún aspecto muy concreto, a la reconversión industrial de la industria siderúrgica. Pero voy a iniciarla por la intervención del señor Santos.

Habló el señor Santos de los acuerdos del año 1982 de las sindicales y el Gobierno, y creo que esto es importante porque en torno del incumplimiento de estos acuerdos está produciéndose una gran tensión. En mi opinión, como la filosofía que se está tratando de aplicar contradice totalmente esos acuerdos y ante la incertidumbre que abre para los trabajadores, está en cierta medida justificada esta situación.

A mí me parece que el señor Santos habló con mucha cordura de aspectos concretos de la situación naval. Yo creo que puso mucho énfasis —posiblemente es importantísimo— en la necesidad de evitar las pérdidas, pero yo creo que no se tiene suficientemente en cuenta algo que ya se ha dicho en cuanto a qué induce el sector naval y, sobre todo, a los costes sociales que produce el incumplimiento de las cláusulas que estaban establecidas en los acuerdos de 1982.

Voy a hacer una pregunta en torno de esa cuestión muy concreta. Contemplaban estos acuerdos medidas de reestructuración no traumáticas, es decir, jubilaciones anticipadas, jubilaciones por invalidez, bajas voluntarios, etcétera, y sobre todo y principalmente, y es lo que más críspa a los trabajadores, habría un plazo durante el cual el Gobierno debería presentar un plan que permitiese generar puestos alternativos al previsible excedente del sector. Entonces, ¿por qué se incumplen dichos acuerdos? ¿Por qué se plantea una reestructuración sin un plan de puestos alternativos al posible excedente y que por los desequilibrios tremendos que crea en algunos centros, como, por ejemplo, en Galicia, Vigo, en Asturias, en Gijón concretamente, puede calificarse claramente de lo que se denomina una reestructuración salvaje? ¿El plan de reestructuración responde a un estado riguroso del mercado interior de ahora y del previsible y de una acción ofensiva de cara a transformar el mercado, a abrir mercados, o es una medida sin tener en cuenta esta situa-

ción que puede abrir una industria agresiva en nuestro país?

Otra pregunta que quisiera hacer y que, aunque está relacionada con el INI, el señor Santos estoy seguro de que la conoce perfectamente, es que en Gijón, como sabe muy bien, existe un astillero, Juliana, Constructoras Gijonesas, moderno, competitivo y que ocupa más del 50 por ciento de los trabajadores de este sector allí. Dado que hasta la fecha gozó del Estatuto de empresa pública, aunque jurídicamente privado, y supuesto que es uno de los ejes de la economía gijonesa que hoy está por encima del 20 por ciento del paro, ¿cuál será el futuro de este astillero? ¿Seguirá siendo público, incluso jurídicamente, o será privatizado?

La otra pregunta que quisiera hacer el señor Santos es, qué producciones son las previstas en el año 1984 para las empresas integrales y, en relación a esto, ¿por qué, si en el documento del Ministerio de Industria del 26 de octubre de 1983 se fijaba una producción de 4.600.000 toneladas para Ensidesa, 1.269.000 para Altos Hornos de Vizcaya y 226.000 para Altos Hornos del Mediterráneo, actualmente el Presidente de Ensidesa acaba de hacer unas manifestaciones diciendo que la producción prevista de Ensidesa para 1984 es de solamente 4.150.000 toneladas? ¿Quiere ello decir que se reconoce, como hemos defendido nosotros aquí y algún otro sindicato, concretamente Comisiones Obreras, que Ensidesa tenía un plan empresarial de 4.150.000 toneladas, como ahora dice el señor Lucía, y que artificialmente el Ministerio lo subió a 4.600.000 con el único fin de justificar el cierre de la cabecera de Altos Hornos del Mediterráneo? ¿Quién va a producir esas 450.000 toneladas? ¿Se van a importar?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Fernández Inguanzo. Tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor ORTIZ GONZALEZ: Señor Presidente, señorías, en primer término quiero expresar mi agradecimiento a los señores Santos y García Revuelta por su comparecencia; la coincidencia con el diagnóstico, que me parece absolutamente claro, de la situación gravísima del sector, tanto desde el punto de vista de la demanda y de la participación en el mercado —esa caída desde el 5 al 3 por ciento en la participación de España en el mundo, pone de manifiesto la gravedad de la situación por la que atraviesa el sector—, como de la influencia, y hay que reconocerlo, de las medidas que en el pasado se adoptaron en relación con ello.

En cuanto a las medidas que ha anunciado, o líneas generales, me parece que así las ha denominado, del plan, deseo formular dos peticiones de aclaración. La primera es la siguiente: se ha hablado del incremento de la prima de construcción. La pregunta es cuál es el incremento que se prevé de la prima de construcción.

La segunda petición de aclaración es sobre si esa orientación de una parte de la prima de construcción a la capitalización de los astilleros se refiere a un porcentaje sobre la prima o a un porcentaje sobre el incremento de

la prima. Me ha parecido entender que era del 2 por ciento, pero no he entendido bien si se refiere a la prima en su conjunto o se refiere sólo al incremento de la prima.

Más allá de las peticiones de aclaración, quiero aludir a tres temas más concretos. El primero se refiere a cuáles son las medidas de orden tarifario que en el mapa o panorama de actuaciones de la Administración en su conjunto, no sólo del Ministerio de Industria y Energía, se están contemplando. Estas medidas siempre se han estrellado contra su dificultad de aplicación, contra las imposibilidades de su cumplimiento y yo no sé qué medidas, en relación con las tarifas, se pueden seguir para lograr una cierta potenciación o mejora de la competitividad de nuestra flota en los mercados; naturalmente, la competitividad de nuestra flota en el mercado de fletes mejora las posibilidades de nuestra flota desde el punto de vista de la construcción y, lógicamente, acaba incidiendo, indirectamente, pero muy seriamente, en la política de construcción naval.

En segundo lugar, se ha hablado de una serie de medidas a largo plazo, con un horizonte temporal largo, que componen esos aspectos fundamentales de la política de construcción naval. Mi pregunta sería: ¿cuáles son las medidas inmediatas en las que se piensa para la supervivencia del sector? Es decir, el sector está en una situación enormemente difícil y entiendo que sería necesario garantizar primero la supervivencia del mismo, dentro de unos mínimos, y me gustaría conocer cuál es la idea de la Administración respecto a esos mínimos y cuáles son las medidas inmediatas para mantenerlos.

Por último, y en tercer lugar, quisiera que me aclarara cuáles son las implicaciones que ve el Ministerio de Industria en el sector de la construcción naval, ante el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea; es decir, cuáles son los datos globales o básicos que tiene la Administración sobre la incidencia del ingreso de España en la Comunidad Económica Europea en relación con el sector de construcción naval.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ortiz. Tiene la palabra el señor Sáenz, por el Grupo Socialista.

El señor SAENZ LORENZO: Señor Presidente, por el Grupo Socialista, tenemos intención de tomar la palabra los señores Gracia, Bahillo y yo mismo.

Voy a intervenir muy brevemente para señalar, en primer lugar, que nuestro Grupo Parlamentario está preocupado por la reconversión naval en todo el país, no solamente en Galicia, aunque también está preocupado por la reconversión en Galicia, pero nuestra preocupación está motivada por la situación de todo el sector naval de nuestro país. Nosotros apoyamos las medidas de reconversión, que lo que pretenden, en definitiva, es dar competitividad a un sector que se está hundiendo. Desde luego, el acogerse o no acogerse a las medidas de reconversión es algo voluntario y lo que no se puede es dar la imagen, como parece que se está dando a través de la

Prensa, de que es malo que llegue la reconversión a un sector. Justamente, lo que hace la reconversión industrial cuando llega a un sector es reflotarlo, darle competitividad, darle salida y hacer que este sector tenga futuro. Por tanto, nosotros saludamos las medidas de reconversión, que suponen, en definitiva, un apoyo a los sectores implicados.

Querría señalar algo que ayer se planteó aquí por parte del portavoz del Grupo Parlamentario Popular. Aquí se habló de empresas públicas que perdían más dinero del que suponía pagar a sus trabajadores. Parece que eso respondía a una preocupación por salvaguardar el mercado y también por disminuir el déficit público, preocupación que los socialistas compartimos. De la intervención del representante del Grupo Popular, al referirse a estas empresas públicas, pareció deducirse...

El señor PRESIDENTE: Perdón, esa manifestación no se hizo durante la intervención del representante del Grupo Popular, sino que fue una información del Presidente del INI. Le corrijo a nivel informativo porque me parece que, de otra manera, de seguir con este tema, daría lugar a un debate que me parece que sería innecesario.

El señor SAENZ LORENZO: Yo, simplemente, quiero decir que compartimos las preocupaciones que aquí manifestó el representante del Grupo Popular, que sí planteó explícitamente que habría empresas públicas que, efectivamente, podrían tener pérdidas superiores al coste de los salarios.

Pareció que quedaba en el ambiente la idea de que podría ser poco lógico mantener esas empresas. Nuestro Grupo tiene preocupación justamente por mantener la competitividad del sector público. Cuando ayer compareció el Presidente del INI, planteamos esta idea que hemos repetido sistemáticamente en las comparencias tanto del Ministro de Industria como de los Presidentes de los «holdings» públicos. Nosotros pretendemos que el sector público sea competitivo. Sin embargo, hoy parece que esas posiciones del Grupo gallego, perdón, del Grupo Parlamentario Popular, se han modificado. Hoy da la impresión de que no se pide que se cierren esas empresas, sino todo lo contrario. Yo quisiera preguntar al señor Director general sobre cuál es la situación de pérdidas de las empresas, de los grandes astilleros públicos; que a estas cantidades de pérdidas del 1983 y las previstas para el 84 se sumen las primas, que también distorsionan el mercado, y que se comparen estas cifras, si es posible, con los costes de los salarios de los trabajadores, para darnos una idea de cuál es la situación del sector y ver por cuál de las dos opciones nos tenemos que decidir, si por la que ayer planteaba el Grupo Popular o por la que hoy plantea ese Grupo que el subconsciente me ha llevado a llamar gallego.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Sáenz. Tiene la palabra el señor Bahillo.

El señor BAHILLO FERNANDEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Mi pregunta va dirigida a conocer cuáles son los criterios de tipo técnico que han de inspirar el reajuste del sector naval y, más concretamente, en qué medida se van a considerar los niveles de equipamiento tecnológico en los astilleros y la calidad de las instalaciones a la hora de decidir o de determinar el cierre de las gradas.

En segundo término, también me gustaría saber si se van a valorar otros aspectos, tales como el peso que el sector naval tiene en una Comunidad Autónoma, es decir, con respecto al conjunto de este sector en el Estado, o el que este sector constituya el sector básico de la economía de esa Comunidad. Es decir, desearía conocer si se van a valorar estos dos aspectos, el peso de ese sector con respecto a todo el Estado y luego, como en el caso de algunas Comunidades como la gallega, el que ese sector sea básico en la economía de esa Comunidad.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El señor Gracia tiene la palabra.

El señor GRACIA PLAZA: Gracias, señor Presidente. Como preludeo, admirar la coherencia conservadora del primer opinante del Grupo Popular al pedir el calendario del sector naval hasta 1890. Evidentemente, eso se llama coherencia.

Después, iniciar la tanda de preguntas con una que he venido repitiendo a todos los comparecientes hasta ahora. A lo largo de todos los escritos que se han presentado en la Mesa para pedir las comparencias se ha venido insistiendo en que estas medidas van a tener una especial incidencia en Galicia. La pregunta es obvia, ¿la Dirección General y la Subdirección General tienen algún plan muy especial para aplicar la reconversión en Galicia o va a tener la reconversión en Galicia un trato similar al del resto de España?

La segunda pregunta es: ¿cuáles son los hechos reales hoy sobre el tema reconversión naval? ¿Qué hay, además de ese informe Sorena y ese informe de la División Naval del INI, que marca cifras globales sin repercusiones todavía ni puntuales sobre empresas ni regionalizadas? ¿Es que hay algo más que lleva a que el conjunto de los trabajadores y el conjunto de la sociedad tengan esa motivación emocional para mostrar esa disparidad con las medidas de reconversión? ¿Es que existe alguna otra motivación, aparte de estos hechos, hechos reales me refiero? ¿Es que no es cierto que todo el resto, la regionalización, la aplicación sobre medidas concretas, están pendientes de negociación?

Entrando en el tema de los barcos en pérdidas, barcos en pérdidas bien dicho por el Director general que existen tanto en el sector privado como en el sector público, y en hilación con alguna de las preguntas formuladas anteriormente acerca de que había que acercar las decisiones a concretamente la grada en la que se producía el barco, ¿cuánto de responsabilidad tienen estos barcos en pérdidas contratados con Gobiernos y con países ex-

tranjeros, el hecho de que en el mismo avión, y seguramente incluso en el mismo día, iban ofertas de astilleros vecinos a Estados y a empresas extranjeras? ¿Cuál ha sido el resultado de ese tipo de gestión comercial? ¿Tiene alguna responsabilidad exactamente en el tema de que los barcos se hayan vendido con pérdida?

Por último, para terminar, ¿es que el tema de la reconversión es el culpable de la situación actual de los astilleros o, por el contrario, va a ser el responsable —éste es un término filosófico— de que los astilleros hoy existentes puedan seguir sobreviviendo, o al menos los que sean capaces de sobrevivir?

Nada más y gracias. *(El señor Trillo y López-Mancisidor pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Señor Trillo, no ha habido alusiones en el sentido que establece el Reglamento. Ha habido una valoración política sobre sus posiciones, lo cual en esta Cámara suele ser perfectamente legítimo, de la misma forma que ustedes también han hecho una valoración política sobre la actuación del Gobierno; esto también podía dar lugar a un debate.

Señor Trillo, yo le agradecería a usted y a su Grupo que, si desean establecer debate sobre cuestiones sobre las que necesitan información, pidan la comparecencia a través de la modalidad de preguntas; de esa forma hay debate y, al haberlo, puede intervenir cada uno de los Grupos en este tipo precisamente de actuación parlamentaria. Las comparecencias, por el contrario, no permiten ese tipo de debate. Yo lo siento mucho, pero no le puedo dar la palabra.

No son alusiones. Mire usted, señor Trillo, las alusiones del artículo 71 son cuando «impliquen juicio de valor o inexactitudes, sobre la persona o la conducta de un Diputado». Y dice, además: «sin entrar en el fondo del asunto en debate». Es decir que no puede nunca una petición de esta naturaleza referirse al fondo del debate, a la valoración política. Y éste es el caso, a menos que haya alguna otra cuestión que a mí se me haya pasado.

El señor Trillo tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente, porque realmente la contumacia mía en intentar que me dé la palabra va pareja a la contumacia del representante socialista en aplicar una cuestión que yo entendí que era peyorativa. Cuando dijo «coherencia conservadora» aplicada a la fecha de 1980, es una vez más una muestra de la contumacia del representante socialista en no entender que hacía dos segundos, al representante del Grupo Socialista, don Félix Sáenz, aquí al lado mío, le había dicho que había corregido la fecha, porque realmente era 1990-1988.

Nada más. Esa era la única precisión, señor Presidente; no era tan complicado como usted se lo imaginaba, de verdad.

El señor PRESIDENTE: Ya me lo imaginaba, es una valoración política, y usted puede ser contumaz, pero mi

obligación es la de mantener el orden, y en ese sentido no quiero hacer dejación de ninguna responsabilidad.

Por favor, vamos a seguir el debate. Vamos a dar la palabra al señor Santos, para que conteste a las preguntas que se le han formulado.

El señor DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIAS SIDEROMETALURGICAS Y NAVALES (Santos Andrés): Realmente, creo que existe cierta reiteración en algún tipo de preguntas sobre primas, etcétera. Entonces, si me permiten, en vez de contestar a persona por persona, voy a hacer un repaso general. Si a alguna no he contestado, por supuesto se me hace notar y la contesto, si soy capaz de ello. En todo caso, después de mi intervención, intervendrá el Subdirector general de Industrias Navales, señor García Revuelta, para contestar a algunas preguntas más específicas, y también creo que hay algunas que se me han hecho que la persona que realmente va a poder contestar, va a ser precisamente el Presidente de la División Naval del INI, señor Sancho, con mucho más rigor y precisión, obviamente, puesto que es el responsable de la marcha de los grandes astilleros y también de los pequeños y medianos públicos, por ejemplo, de Juliana, sobre los que también se me han hecho algunas preguntas.

Nosotros, como he dicho en mi intervención anterior, y es importante señalarlo, no vamos a fijar un objetivo de producción, y no lo vamos a fijar porque nos parece que es una pura entelequia. Nosotros, naturalmente, como objetivo a alcanzar no solamente no renunciamos a mantener la participación de nuestros astilleros en la producción mundial, sino que queremos incrementarla si cabe, y para ello vamos a poner en marcha medidas. Pero no basta con hacer declaraciones. Yo creo que hasta ahora, los planes navales anteriores han tenido el defecto de que han sido declarativos, pero no operativos. Entonces se ha hecho intención de mantener, y se ha dicho que se iba a mantener tantas toneladas y que ello suponía, aproximadamente, el mantenimiento de la cuota de participación de España en el conjunto mundial del orden del 4,47 ó 5 por ciento. Pero, sin embargo, la práctica ha sido que lo único que hemos mantenido ha sido el empleo, pero no la producción, con lo cual entonces tenemos casi 20.000 trabajadores en rotación, y esto yo no creo que sea una buena política de reconversión. Habrá que procurar mantener el empleo, pero también en base a una producción, no solamente el empleo, porque entonces haremos el mayor de los desastres.

Esto es lo que ha ocurrido hasta ahora. Ha habido una declaración de que queremos mantener la producción; no se ha hecho realmente nada, y, entonces, no solamente no hemos mantenido la producción, sino que, además, las pérdidas de las empresas ha sido terroríficas, porque no han podido, sin embargo, reducir el empleo conforme la producción se iba disminuyendo.

Nosotros vamos a poner algo en marcha, que es equipar instrumentos y medios del sector naval español al de sus competidores, para que no se sientan discriminados con respecto a sus competidores mundiales. Por eso vamos a incrementar las primas que en estos momentos

están disfrutando los astilleros, los armadores, que viene a ser lo mismo en este caso, para acercarlas a la de nuestros países competidores. Esto sí que creo que es una medida efectiva para poder mantener este objetivo de producción y la cuota de participación. No vamos a poner un objetivo de producción, porque nos parece que no es hora de hacer declaraciones, sino de crear instrumentos, porque las declaraciones sin los instrumentos resultan verdaderamente vacías y al final, como digo, lo único que resulta es el mantenimiento del empleo y la consolidación de las pérdidas, pero no de la producción.

Lo que vamos a hacer es lo contrario. Vamos a poner los instrumentos, básicamente el incremento de primas y además una parte de ese incremento se va a destinar al desarrollo de la construcción naval y a su futuro a través de la innovación y el desarrollo de artefactos marinos de todo tipo.

Además vamos a poner medidas de ajuste automático de empleo. Esto también es importante porque, si no, las pérdidas del sector naval, como digo, serán absolutamente incontrolables como han sido en el pasado y lo están siendo en estos momentos. Aquí va a jugar un papel fundamental este instrumento que son los fondos de promoción de empleo. Los trabajadores excedentes naturalmente no se van a quedar en la calle, porque el problema social es terrible; al contrario, los trabajadores del sector naval excedentes van a ir a fondos de promoción de empleo, donde van a gozar de un nivel de remuneración absolutamente suficiente, que supone el 80 por ciento de su salario en activo, que luego en la práctica incluso será mayor. De manera que van a tener una cobertura más que suficiente. Quiero recordar además que los salarios del sector naval, especialmente en grandes astilleros, está muy por encima de la media nacional, con lo cual, el nivel de remuneración va a ser perfectamente aceptable; además en estos fondos de promoción de empleo, en combinación con las zonas de urgente reindustrialización, podremos asegurarles su reinserción en el mundo laboral. Naturalmente a aquellos trabajadores mayores de cincuenta y cinco años se les podrá dar también la alternativa de que vayan a la jubilación anticipada. Las medidas sociales que se deriven de la adaptación de este sector a la crisis serán algo relativamente controlado y bastante soportable, es decir, no traumático.

Naturalmente que en este sector, la coordinación con el Ministerio de Transportes es fundamental. Quiero resaltar aquí que en la Comisión ejecutiva del sector naval está presente el Ministerio de Transportes y también, por supuesto, el representante del Ministerio de Economía y Comercio y también lo están —con esto salgo al paso de algunas interpretaciones que se han hecho— representantes de las Comunidades Autónomas y van a seguir estándolo; sobre esto haré luego algunas precisiones.

Concretamente en la última sesión de la Comisión ejecutiva, el Ministerio de Transportes hizo hincapié sobre la necesidad de avanzar en dar un mayor incentivo a los fletes básicamente a través de extender la protección de bandera a algunos tráficos que, hoy por hoy, no están contemplados. Esto naturalmente es complicado, pero es

algo que se va a estudiar porque daría un mayor dinamismo a los fletes y, en última instancia, posibilitaría una mayor construcción naval.

Creo que con esto he contestado a todas las preguntas que se han hecho sobre por qué queremos reducir la cuota de mercado. No queremos reducir la cuota de mercado; al contrario, queremos mantenerla y queremos poner los medios para que se mantenga. Lo que pasa es que no la vamos a fijar, porque si lo hacemos automáticamente estamos fijando el empleo, entonces hay un automatismo y cualquier desviación sobre el plan sería en términos de producción, pero no de empleo, con lo cual entonces, con toda la flexibilidad de la que seamos capaces, lo que queremos precisamente es mantener esta cuota de producción poniendo los medios, pero no fijándola a un nivel determinado de empleo; porque además el empleo, tanto en este sector como en otros, es un concepto desde luego dinámico.

Respecto a la preocupación que había en cuanto al retraso en la aplicación práctica del Decreto-ley de Reversión, yo diría que este Decreto-ley ha sido estrictamente necesario para haber abordado desde primeros de año, y de hecho ya desde julio del año pasado, una serie de medidas muy importantes que se han abordado en sectores como son siderurgia integral, aceros especiales, electrodomésticos, línea blanca, y el propio sector naval de manera inmediata. ¿Por qué digo esto? En los excedentes que van a existir en construcción naval quiero hacer constar que en Altos Hornos del Mediterráneo hay ya un expediente en marcha, que contempla la rescisión de contrato a un número de trabajadores, que la empresa ha presentado, aunque el Ministerio de Trabajo no ha resuelto aún, donde se contempla la jubilación a los cincuenta y cinco años. Sin este Decreto-ley no hubiera sido posible plantearlo de esta forma. Es decir, que ya se ha aplicado el Decreto-ley de manera inmediata. En aceros especiales existen rescisiones ya aprobadas por el Ministerio de Trabajo, que afectan aproximadamente a 1.800 trabajadores; también se contemplan ya los fondos de promoción de empleo y la jubilación a los cincuenta y cinco años y, como digo, si no hubiera existido este Decreto-ley no se hubiera podido haber aplicado; de manera que ha sido estrictamente necesario disponer de él por razones de urgencia, por supuesto.

En electrodomésticos línea blanca, el Gobierno aprobó un Decreto de medidas urgentes o de ajuste previo para dicho sector para ajustar las plantillas en aquellas empresas cuya inviabilidad era manifiesta. De hecho se han cerrado ya cuatro centros de trabajo en el sector electrodomésticos línea blanca; se han reducido los empleos en este sector por rescisión también en 3.500 ó 4.000 puestos de trabajo y también se les va a aplicar la jubilación anticipada a los cincuenta y cinco años, así como la puesta a cero —y esto es muy importante— de su contado de desempleo, puesto que la mayor parte de estos trabajadores tenían ya el desempleo agotado y si no hubiera sido al amparo de este Decreto-ley no podría haberse impuesto esta medida y las consecuencias sociales habrían sido dramáticas. De manera que sí ha sido, como

reitero, absolutamente imprescindible contar con esta legislación para poder hacer la reconversión, al menos ya en tres sectores que yo diría que son absolutamente básicos, como son: integral, aceros especiales y electrodomésticos línea blanca. En el sector naval nos estamos encontrando ahora también con casos muy concretos, como puede ser el de Ascon en Galicia, donde, si no dispusiéramos de esta legislación, probablemente también la situación sería más dramática de lo que todavía es.

Respecto a la colaboración con las Comunidades Autónomas, yo puedo decir que al menos en estas reconversiones, que yo diría que son de las más importantes que se están aplicando por su impacto y por su dimensión, en aceros especiales el Gobierno vasco —puesto que aceros especiales está prácticamente en la Comunidad Autónoma vasca— está presente; en electrodomésticos línea blanca están presentes todas las Comunidades Autónomas que tienen en su territorio un porcentaje apreciable por encima del 10 por ciento de producción de electrodomésticos, es decir, Cataluña, Navarra y País Vasco. Por tanto, la colaboración con las Comunidades Autónomas es permanente. En el sector naval, la Comisión ejecutiva y la mesa de negociación están abiertas a todas las Comunidades Autónomas que también están presentes en este sector, por ejemplo, Galicia, Andalucía y País Vasco. Es decir, que en este sentido en lo que a estos sectores se refiere, en mi Dirección General las Comunidades Autónomas tienen una presencia permanente y continuada y, por supuesto, de la máxima colaboración. Esto es algo que ahí está: la buena disposición, en la práctica al menos, en estos grandes sectores en reconversión que no puede ser mayor. Digo en la práctica porque lo otro es problema de legislación que, como ha dicho el Presidente, es algo que corresponderá al Grupo Socialista contestar en su momento.

Sobre una serie de preguntas bastante extensas que se me han hecho por parte del Grupo Parlamentario Popular voy a contestar a algunas, porque otras contestará el Subdirector general. Es absolutamente claro que nosotros no vamos a tener solamente en cuenta la rentabilidad directa, sino por supuesto la global. De hecho, si tuviéramos solamente en cuenta la rentabilidad directa no tendría sentido dar primas a la construcción naval. En estos momentos, como después veremos cuando hablemos del apoyo a la construcción naval en algunos sectores, como ha hecho algún Diputado del Grupo Parlamentario Socialista, si solamente fuera por la rentabilidad directa, naturalmente cerrábamos todos los astilleros. Probablemente no aquí en España, sino en todo el mundo; quizá se quedarían Taiwan, Corea y tal vez Brasil, pero desde luego en el resto del mundo cerrarían todos los astilleros. Aquí estamos hablando de rentabilidad global y tenemos en cuenta todo el empleo directo e inducido y también la situación especial de nuestro país. No es lo mismo un país que tiene pleno empleo que un país que tiene una cota de desempleo elevado. Por tanto, las oportunidades de empleo en nuestro país evidentemente son menores que si estuviéramos en pleno empleo.

Todo esto se está teniendo en cuenta también y es,

precisamente, lo que justifica ante el resto del Gobierno, desde el Ministerio de Industria, para poder elevar las primas, porque estamos hablando en término territorial global y no, por supuesto, de rentabilidad directa. Eso supondría, como digo, el cierre de todos los astilleros absolutamente, sin remisión; incluso de los que hoy parecen más rentables.

La contratación de buques, ciertamente, es otro de los problemas que está ahí. El sector naval no construye porque no se contratan buques. Se dice que no se contratan buques porque no se financia. La verdad es que la exportación va ocupando una parte cada vez más considerable de la construcción naval. Cada vez exportamos más buques y construimos menos para el interior. Y es así porque, naturalmente, los armadores del interior están atravesando unas dificultades importantes; tienen importantes problemas de solvencia a los ojos del Banco de Crédito Industrial; el Banco de Crédito Industrial tiene que responder, asimismo, de sus resultados y, por supuesto, no puede correr el riesgo de financiar buques que después tenga que quedárselos y tenga que apuntarlos a las cuentas de pérdidas y ganancias —en este caso de pérdidas— y tengamos que sufragarlos todos los españoles. Esto no es de recibo. En estos momentos, el Banco de Crédito Industrial, prácticamente, ha tenido que embargar noventa buques; ésta es una cantidad disparatada. Esto luego se va a tener que malvender o achatarrar en buena parte, y va a tener que ir, como digo, a las cuentas de pérdidas del Banco. Hay entonces un problema con los armadores nacionales. La mayor parte de éstos tienen un problema de solvencia; han agotado su techo de crédito ampliamente. Cada vez quedan menos armadores con capacidad de construir.

Y en cuanto a la exportación, si bien se está incrementando, esto es algo que se hace básicamente a través de relaciones Estado-Estado. Y en ese sentido sí que puedo asegurar que se están haciendo todos los esfuerzos, incluso a través de operaciones triangulares, intercambios, digamos, de productos y de equipos, con objeto de poder captar demanda para nuestro país. Se está haciendo así, pero la competencia mundial en este terreno es feroz, porque la crisis, por supuesto, no es sólo española, sino mundial.

Desde luego, el componente tecnológico en nuestra construcción naval es un factor decisivo. Como digo, tenemos que construir menos TRB y más TRBC. Es decir, tenemos que dar más empleo aunque consumamos menos acero, por decirlo de alguna manera. Tienen que ser buques con alto contenido tecnológico, y alto contenido tecnológico, en la medida de lo posible, no de importación, sino realizado en nuestro país. Por eso, precisamente, un componente de la prima lo vamos a destinar a que el sector naval promueva investigación en ese sentido. Y además no lo vamos a hacer empresa por empresa, sino que una parte va a quedar en la división naval del INI y otra parte va a quedar en Sorena. Creemos que la investigación debe hacerse en contacto con los empresarios, en íntimo contacto, pero también hace falta una cierta masa crítica, para que esta investigación tenga determi-

nado resultado. Por eso se va a hacer a nivel de Sorena y no a nivel individual. Esto está previsto y es absolutamente decisivo.

En cuanto al problema de acercar los niveles de decisión a las factorías, es decir, de si las factorías van a ser centros de trabajo, centros de producción o centros de gestión, ésta es una polémica, en definitiva, de organización industrial, y yo creo que es el señor Sancho quien tiene que contestar, porque, de alguna forma, es su negocio, cómo organiza él su empresa. Yo creo que es bueno que sean cada vez más centros de gestión. Descentralizar la gestión es bueno en este sector; especialmente, porque es un sector en el que las instalaciones, a veces, no tienen excesivo peso, como luego indicaré más adelante, sino que hay otros factores que son determinantes, como la agresividad comercial, la cualificación de la mano de obra, etcétera. En ese sentido yo creo que hay un margen de maniobra importante. No obstante, como digo, el señor Sancho como Presidente de la División Naval del INI, como responsable de los astilleros públicos, será quien pueda responder cómo piensa él organizar la producción.

Exactamente igual pienso que podrá contestar el señor Sancho con mucho más rigor y conocimiento de causa que yo con respecto al dinero que ha costado el incumplimiento de los plazos en AESA, porque esto es algo que conoce muy bien y que sufre además.

Con respecto a los ingenieros navales de España y todos los problemas que se planteaban, hemos recibido comunicación de ellos para ponerse a nuestra disposición y nosotros estamos ya en contacto con ellos, y, por supuesto, como ya ha dicho antes el Subsecretario, la reconversión naval es un poco tarea de todos y todo este tipo de colaboraciones son absolutamente indispensables y hemos de estar, por supuesto vertebradamente, en cooperación con la aportación que puedan darnos los ingenieros navales sobre la reconversión naval en España.

Respecto a la industria auxiliar, que es otra pregunta que se me ha hecho, he de decir que hemos tenido ya contactos con Indunares y nos hemos comprometido con ellos, que representan de alguna forma a la industria auxiliar, a que van a estar presentes en los planes de reconversión, en el conocimiento de los planes de reconversión, y hemos organizado de manera sistemática una información a través, por supuesto, nuestra, pero también de la División Naval del INI y de Sorena, para que estén al tanto de cómo evoluciona la reconversión y en qué medida les puede afectar. Aunque, como ya se ha dicho también, la mayor parte del impacto físico, digamos, de producción ya ha tenido lugar; es decir, la industria auxiliar ya se ha reestructurado de alguna forma, si bien persiste un problema de impagados importante que habrá que resolver en breve plazo y que, de hecho, de alguna manera el INI, que es de donde procede la mayor parte de impagados, está ya en trance de resolverlo a través de avales, etcétera.

En cuanto a si a la industria auxiliar se le van a poder dar los beneficios del sector de construcción naval, esto es algo prematuro, pero yo empiezo a pensar que no, porque si no, al final, meteríamos en reconversión proba-

blemente a todo el país. Porque esta industria auxiliar tendrá a su vez otra industria auxiliar y esto que pasa con el sector naval va a pasar también con el sector siderúrgico y con el sector de aceros especiales y con el de electrodomésticos línea blanca, etcétera. Así pues, de alguna forma hay que poner la raya en algún sitio y yo creo que, al menos, desde luego, todos los beneficios no se le van a dar, porque tampoco tienen los mismos problemas, por otra parte.

Contesto ahora a dos preguntas que se me habían hecho. Yo había dicho que los astilleros públicos a veces estaban disfrutando de una prima de hasta el 35 por ciento. No quería decir que hubiera dos tipos de primas, una del 15 para los privados y del 35 para los públicos. No; hay una prima del 15 por ciento para todos. Lo que quiero decir es que si sumamos a la prima, que es una subvención, otro tipo de subvención como también es la subrogación de pérdidas, en algunos casos los astilleros públicos, de hecho, sobre un marco, estaban asumiendo una prima del 35 por ciento. Y, por tanto, una subvención de este importe. Y, en la medida que de la subrogación de pérdidas sólo se benefician los astilleros públicos y no los privados, ahí persiste la discriminación, no porque exista ya una discriminación inicial de que haya dos primas diferentes. No; la prima es igual, pero hay otro tipo de subvención al que sólo tienen acceso los astilleros públicos, por supuesto, y no los privados. Ahí es donde está la discriminación y no en que haya dos tipos de primas.

En cuanto al señor Fernández Inguanzo, por supuesto que todos estamos de acuerdo en que hay que evitar las pérdidas y en que hay que tener en cuenta los costes sociales de la operación de reconversión. Yo insisto en que precisamente por eso es por lo que se ha puesto una cobertura muy importante que, además, no dudo en calificar de discriminatoria con respecto a los otros parados del país, porque así es. Los trabajadores excedentes de empresas medianas o pequeñas, o que no estén en reconversión, sabemos que pasan al desempleo legal, cuando se les agota el desempleo dejan de cobrar, y esto no es, ni mucho menos, lo que ocurre con los sectores en reconversión y con el sector naval, en particular. Al contrario, estos trabajadores pasan, como he dicho, a un Fondo de Promoción de Empleo; durante tres años se les garantiza una remuneración muy superior a la que tienen el resto de los trabajadores del país y además existe un compromiso de recolocación importante. Lo que está claro es que no se puede esperar a tener los puestos alternativos para hacer la reconversión, porque entonces estaríamos en el clásico caso de la tortuga y nunca terminaríamos de alcanzar la recolocación. Es fundamental hacer la reconversión, hacer el saneamiento laboral en las empresas que lo requieren y transferir esos recursos laborales a otras industrias. Y para eso hace falta un plazo de tiempo. No es posible hacerlo de manera instantánea, desgraciadamente, y menos todavía en época de crisis. Y ahí tiene que funcionar tanto la inversión privada como la inversión pública. Creemos que tres años sí es un tiempo razonable para poder procurar puestos alternativos, y en

ese sentido el INI ya ha puesto de manifiesto que se compromete de manera tajante a mantener el empleo globalmente en el Instituto Nacional de Industria. Por tanto, existirán transferencias entre unos sectores y otros, pero el empleo globalmente se mantendrá.

Respecto a Juliana, es hoy un astillero público, es cien por cien de aceros españoles, es cien por cien público en ese sentido. Lo que pasará en el futuro, no lo sé. Lo que sí puedo decir es que la reconversión en principio no prejuzga la propiedad de las empresas. Las privadas seguirán privadas y las públicas, públicas. No prejuzga esto. Pero, en todo caso, éste no es un problema de reconversión, sino de otra índole.

En cuanto a la pregunta sobre Ensidesa, de por qué en un momento determinado el Presidente de Ensidesa, José María Lucía, había hablado de 4.150.000 toneladas de producción y después de 4.600.000, esto no justifica el cierre de la cabecera de Altos Hornos del Mediterráneo; lo justifica la falta de competitividad de sus instalaciones con respecto a Ensidesa. Ensidesa en un principio habló de producir 4.150.000 toneladas porque dentro de la estrategia del grupo INI no era necesario producir más. Naturalmente, Altos Hornos de Vizcaya, en tanto equilibra su cabecera, va a tener unas necesidades determinadas, dijo las que precisaba y que le daba lo mismo obviamente que viniera de Ensidesa, de Altos Hornos del Mediterráneo o que se importaran. El Ministerio de Industria estimó que deberían ser producidas en el interior y no importadas; por muchos motivos, entre otros por el ahorro de divisas y por el impacto que podía tener en relación con el empleo.

Dado que técnicamente Ensidesa tiene una capacidad de producción actual superior a los 5 millones de toneladas y que, en condiciones normales, puede llegar a producir 4.800.000 toneladas, era perfectamente posible que Ensidesa pudiera incrementar su producción desde esos 4.150.000 que había previsto inicialmente para sus necesidades, hasta 4.600.000 en el caso más extremo; es decir, estaba todavía por debajo de su nivel óptimo de producción. En una siderurgia integral, cuando no está en su nivel óptimo de producción, las pérdidas son terribles, por el gran peso de los costes fijos y de las instalaciones en el sector. Por tanto, todo lo que sea acercarse al nivel óptimo es bueno. Lo único que quedaba por dilucidar es dónde se producían más baratas esas 400 ó 500 mil toneladas adicionales, si en Altos Hornos del Mediterráneo o en Ensidesa. Se hicieron estudios exhaustivos sobre los costes de producción, de acuerdo con los técnicos de Sagunto, que luego presentaron a las centrales sindicales. Estoy hablando de memoria, pero el coste de la tonelada de acero producida en Altos Hornos del Mediterráneo era del orden de 27.000 pesetas, en el caso de Ensidesa era del orden de 19.000 pesetas. Por tanto, la diferencia era sustancial y parecía más adecuado, desde el punto de vista nacional, que se produjera ese exceso de acero en Ensidesa, puesto que lo podía producir de manera más eficiente y más barata.

Creo que el señor Ortiz tiene toda la razón. No me he expresado muy bien cuando he hablado, respecto a la

recapitalización, si era incremento de prima o si era parte de la prima. Es parte de la prima; tiene razón. Por supuesto, el 2 por ciento de la prima. Si la prima sube, pongamos por caso, en 5 puntos, de esos 5 puntos, 2 puntos se destinarán a la recapitalización, lo que hace aproximadamente, con las facturaciones más o menos medias previstas, unos 1.500 millones de pesetas en cinco años.

En cuanto a las medidas de orden tarifario, solamente en nuestro país tienen tarifas aquellos tráficos de comercio de Estado que se aplican en estos momentos al maíz y al petróleo. Efectivamente, el Ministerio de Transportes está estudiando el extender la protección de bandera y el comercio de Estado a otros fletes y mercancías, carbón entre ellas. Lo que pasa es que esto supone un encarecimiento del flete y, si metemos el carbón, al final estamos gravando a Ensidesa y a Altos Hornos de Vizcaya, que son las únicas que consumen carbón en España. Esto es ciertamente complicado. Estamos estudiando, especialmente Transportes, que es el Ministerio responsable, el procurar extender la bandera de Estado a más fletes y, sobre todo, procurar que haya más incentivos a los fletes nacionales, con objeto de que haya más demanda también de buques nacionales que, como había dicho antes, va disminuyendo de manera alarmante. De todas formas, esto también choca con problemas del GATT, que hay que cuidar mucho, como es lógico.

Yo creo que también hay una revolución pendiente en este sentido, que es la reconversión de los armadores, del tráfico naval, que es absolutamente decisiva para la construcción naval. Esto es algo que el Ministerio de Transportes está estudiando con absoluta urgencia.

Nosotros queremos que el sector sobreviva dentro de unos mínimos. Hemos adoptado una serie de medidas de orden social, como es la protección a través de los fondos de promoción de empleo y también de incentivo a la producción, como es el programa de las primas. No estamos pudiendo captar muchos buques en el extranjero porque nuestras condiciones de financiación son peores. En este sentido, vamos a acercarnos lo más posible hasta donde el presupuesto y el déficit presupuestario nos permitan, que es también una preocupación del Ministerio de Economía. Tenemos un déficit muy importante, pero vamos a procurar acercarnos lo más posible a los términos en que compite el resto de los países, con objeto de que esta supervivencia quede garantizada.

En cuanto a impacto en la CEE, aunque después pueda precisar más el Subdirector general, no estimamos que sea excesivamente importante. Este sector, como he dicho, está ayudado en todo el mundo y en la Comunidad Económica Europea en particular. En consecuencia, no estimamos que existan graves quebrantos para eso. De hecho, en la medida en que ya estamos produciendo sobre todo para el exterior y que incluso estamos en niveles de ayuda inferiores, no existirá ningún tipo de problemas importantes.

El Diputado Félix Sáenz, del Grupo Socialista, en relación con la competitividad del sector público, me hacía unas preguntas sobre la situación de pérdidas en los

grandes astilleros públicos. En 1983, aunque estos datos también los podrá precisar más el señor Sancho, las pérdidas que todavía no están debidamente publicadas superarán los 30 ó 31.000 millones de pesetas. Los trabajadores suponen 23.000 millones de pesetas y, por tanto, estamos hablando de una nómina entre 35 y 40.000 millones de pesetas, parte de la cual la paga el desempleo; pérdidas, 30.700; unas primas en el sector naval que oscilarán en torno a los 10.000 millones de pesetas, a lo que habría que sumar, si queremos sumarlo todo, la subvención de intereses de la financiación naval que, como es sabido, están al 8 por ciento a doce años, cuando el tipo de interés de mercado está en torno al 18 por ciento; es decir, que tenemos 10 puntos más de interés. Con lo cual, sin contar la subvención de intereses, que es muy importante, estaremos en más de 40.000 millones de pesetas de subvención a la construcción naval, por uno u otro camino, frente a unas nóminas entre 35 y 40.000 millones equivalentes. Esta es una situación verdaderamente dramática y elocuente, que habla por sí misma.

¿Existe una preocupación sobre qué criterio de tipo técnico se puede adoptar a la hora de seleccionar un astillero frente a otro? Yo quiero decir, y por supuesto el Subdirector general podrá precisar más en la medida en que él es ingeniero naval y conoce técnicamente este tipo de problemas, que en el sector naval no ocurre como en otro tipo de industrias, sobre todo de industrias de producción en serie como pueden ser la siderúrgica, electrodomésticos de línea blanca o automóviles. El peso de las instalaciones no es el mismo en una industria de producción en serie que en una industria naval, que es una industria de síntesis, que es más parecida, por así decirlo, a hacer una casa que a otra cosa. En consecuencia, el peso de las instalaciones es limitado. Hay factores, como la calidad de la mano de obra, el entorno industrial, la agilidad en el cumplimiento de plazos, la agresividad comercial, que son mucho más importantes que el propio peso de las instalaciones; no es tan determinante. Tiene su peso, sin lugar a dudas, hay unos mínimos que hay que cubrir, pero no es un peso tan decisivo como el que puede tener en una industria de automoción, donde tener un tren de montaje robotizado o no tenerlo es decisivo. Aquí, no lo es; en la industria naval, el factor humano tiene un peso muy importante. El entorno industrial, el posibilitar la mano de obra es tan importante como el propio peso de las instalaciones. Naturalmente, que el peso del sector naval de cada región en el Estado no va a ser el único criterio, pero desde luego va a ser un criterio que se va a tener en cuenta, que se está teniendo en cuenta a la hora de distribuir la futura producción.

Respecto a si existe un plan específico para Galicia en el sector naval, yo tengo que decir que no. Nosotros estamos considerando la construcción naval en su conjunto para toda España, para todo el Estado. Naturalmente si en Galicia hay problemas especiales, como pueda haberlos en otras zonas, serán atendidos de otra manera; por ejemplo, por la instalación en Galicia de una urgente reindustrialización. Esto ya sí es una atención especial a una zona determinada como puede ser Galicia, pero evi-

dentemente en la construcción naval vamos a tener en cuenta la problemática nacional y no la gallega particular, ni la asturiana, ni la vasca, ni la valenciana.

Finalmente quisiera dejar muy claro que no existen fantasmas en absoluto. Todavía la mesa de negociación no se ha reunido de verdad; lo único que ha habido es una mesa previa para intercambiar criterios con trabajadores y empresarios sobre la renegociación de los acuerdos navales. No existe todavía ningún tipo de decisión adoptada desde el punto de vista del Ministerio de Industria sobre el plan naval, ni mucho menos sobre distribución de la construcción naval por astilleros; no existe. En todo caso eso será algo que tendrán que decidir los responsables de la construcción naval en la práctica, es decir, la División Naval del INI por un lado, y Sorena por otro. Por tanto, lo único que existe es el informe Sorena y el informe INI. No existe nada más por parte del Ministerio de Industria y, en ese sentido, yo quisiera desechar todo tipo de fantasmas de esta mesa y del país. Por consiguiente, hasta que de acuerdo con el calendario que he dicho anteriormente no se reúna la mesa de negociación, se discuta el plan naval y se eleve a la Comisión delegada, no hay absolutamente nada preconcebido ni prejuzgado.

Nada más y muchas gracias. Creo que ahora el señor García Revuelta podría hacer un repaso sobre diversas cuestiones.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Vamos a conceder a continuación la palabra al señor García Revuelta con el ruego de que, si es posible, sea breve, puesto que se nos está pasando el tiempo más de lo previsto.

El señor SUBDIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIAS NAVALES (García Revuelta): Muchas gracias, señor Presidente.

Voy a comentar algunos aspectos que posiblemente ya haya tratado el Director general, pero quizá les dé un informe más técnico y pueda complementar de alguna forma sus opiniones e ideas.

En general ha flotado durante las intervenciones de los señores Diputados la idea de la participación de España en el mercado mundial. Lo que no se ha mencionado muchas veces es el enorme retraso que llevamos en este país para llevar a efecto la reconversión. No vamos a enumerar todo el proceso seguido, generalmente inoperante, pero sí a decir que se empezó en el año 1976. En aquella época fue cuando todos los países del mundo tuvieron conciencia de que había una necesidad de enfocar el problema de la falta de demanda y acometieron procesos de reconversión muy importantes; lo que pasa es que la situación se fue degradando y ello les permitió que este proceso de reconversión se fuese haciendo en fases sucesivas. Quizá en aquel momento sí se hablaba de cuotas de mercado y cada uno se repartía lo que más o menos pensaba que había tenido hasta el momento e iba a tener en el futuro. La realidad es que nosotros, con este

retraso, nos hemos encontrado en el año 84 cuando otros ya estaban muy de vuelta de todo lo que había que hacer.

Efectivamente, en las sucesivas etapas ninguno de los países constructores de buques pudo mantener aquella cuota de participación que tenía en aquel momento, ni mucho menos, y en fases sucesivas siguió reduciendo su capacidad que, a título de ejemplo y puesto que muchas veces se toman algunos países importantes como referencia para las cosas buenas, también parece oportuno tomarlos para las decisiones drásticas, y en este sentido me quiero referir a que cuando se habla de Japón y de Suecia, los dos primeros países constructores que estaban por delante de nosotros en los años 74 y 75, resulta que el Japón ha reducido drásticamente, por el procedimiento de desmantelar astilleros, pasando de 10 millones de toneladas a 6 millones de toneladas. Naturalmente esto no corresponde, ni mucho menos, a su cuota de participación en las previsiones actuales.

El caso de Suecia todavía es mucho más grave, puesto que ha reducido aún en mayor sentido su capacidad de construcción, tomando también medidas drásticas con cierre de astilleros. Los demás países de Europa no fueron por ese camino, pero, evidentemente, han ido por pasos sucesivos y efectivamente se encuentran con que a lo que se están adaptando en este momento no son a aquellas cuotas de participación histórica, sino a la realidad de ese momento y a las posibilidades de contratación que hay. Por eso quiero decir que entramos en la reconversión cuando unos supuestos que se habían manejado hace cuatro, cinco o seis años por otros países ya estaban superados. En este sentido, el pretender seguir manteniendo cuotas de participación parece que no es realista, ni mucho menos, teniendo en cuenta que esta cuota de participación hay que analizarla con mucho cuidado desde el año 75 hasta ahora, por dos razones: una de ellas por la aparición de nuevos países constructores, con lo cual vienen a incidir y a coger una cuota de esa participación, y otra razón, que no es menos importante, es que una de las medidas que han tomado todos los países que tenían cierta libertad en la contratación de buques para sus armadores ha sido añadir a sus medidas un mercado cautivo lo más posible; lo más posible en el sentido de que si antes un armador inglés, francés o alemán contrataba donde quería, en estos momentos ya les cuesta algo, aunque legalmente puedan seguir importando. Hace muy poco, hace un semana, tenemos el caso concreto de Francia con cuatro barcos que iba a importar de Yugoslavia y el Gobierno francés no los ha dejado importar.

Por tanto, quiero decir que el 5 por ciento histórico no tiene nada que ver con las posibilidades actuales que podemos tener para competir. Quiero poner énfasis en cuanto a que se ve un cambio con respecto a los objetivos que está motivado fundamentalmente por eso, porque tenemos que ser realistas y no referirnos a la estadística.

Se ha hablado también de la construcción naval militar y, efectivamente, la Empresa Nacional Bazán tiene como obligación prioritaria la atención a la Marina de guerra, y precisamente por esa razón y porque tenía lo

que podríamos llamar un cierto mercado cautivo, puesto que todas las construcciones de Marina de guerra se contratan con Bazán, por eso y por ser una industria de Defensa que no se puede ajustar a unos parámetros como una industria civil no entró en la reconversión. Efectivamente, la Empresa Nacional Bazán está muy bien de trabajo en algunas factorías, pero en otras no está tan bien. El problema fundamental consiste en que parte de los fondos para inversión del Ministerio de Defensa van a inversiones de Marina de guerra, y esos fondos de inversión están limitados y se aplican al programa actual de construcción naval militar que, como ustedes saben, son tres fragatas en Ferrol, un portaaviones en Ferrol y dos submarinos en Cartagena. Esos fondos dan sobre todo para seguir adelante con esas construcciones. No cabe duda de que la Empresa Nacional Bazán tiene una capacidad muy superior a esas inversiones que en este momento tiene. En el caso concreto de Galicia, parece que no hay problema de momento, puesto que tiene una buena carga de trabajo.

Se ha hablado antes de que no existen en este momento dos disposiciones básicas, que son la Orden ministerial de primas a la construcción naval y el Real Decreto sobre financiación. Efectivamente, en lo que respecta a primas se ha decidido sacar una orden transitoria, que está en tramitación y que es de suponer que en breve plazo la Comisión delegada la vea. Es una orden de primas que en este momento simplemente lo que hace es prorrogar lo que había hasta ahora, con objeto de evitar este vacío que se está produciendo, que impide las valoraciones. Respecto al otro vacío que se produce, porque tampoco hay disposición para el crédito, el Decreto de financiación también está en tramitación y, desde luego, la orden de primas actuará como medida puente hasta tanto se decida, como ha dicho el señor Director general, dentro de la reconversión, la modificación del sistema de primas; así por lo menos los astilleros sabrán a qué atenerse en cuanto a la fijación de los precios de los buques. De forma que estas dos medidas están en tramitación y en breve plazo es de suponer que se publiquen.

En relación con la Comunidad Económica Europea, abonando lo que decía el Director, como ustedes saben la Comunidad no tiene política comunitaria en el sector naval, cada país funciona a su aire; lo único que pasa es que tienen una disposición común, que llaman directiva, para muchas cosas, entre ellas una directiva para la construcción naval, que es la quinta, y que está en vigor hasta el año 1984. Entonces, en caso de entrar nosotros, tendríamos que movernos en esta directiva o en una parecida, pero en cualquier caso el margen que da esta directiva es lo suficientemente amplio como para que no tengamos problemas, porque en esta directiva, sometida a la aprobación de la Comisión, se da un margen muy amplio, como les digo. Se admiten en la directiva facilidades de crédito a los armadores; ayudas a las inversiones, cuando no se destinan a aumentar la capacidad; ayudas para salvar una empresa concreta; ayudas para hacer frente a las consecuencias sociales o regionales de la reestructuración; ayudas destinadas a hacer frente a la

crisis, o sea, el equivalente a la subvención de nuestras primas; ayudas bajo la forma de garantías de precios. Incluso la Comunidad, para determinados países, como es Francia, les permite un sistema de garantías de precio, que es una subvención encubierta o no encubierta, pero muy sustancial, y luego ayudas para los armadores nacionales. De forma que dentro de este abanico de ayudas que evidentemente para cada caso concreto tiene que aprobar la Comisión, nos podríamos mover perfectamente sin ningún problema.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, en nombre de la Comisión, a los señores Santos Andrés y García Revuelta por haber contestado a todas y cada una de las preguntas que sea les han formulado y haber estado con nosotros.

Vamos ahora, con el permiso de SS. SS. y, por consiguiente, de los Grupos Parlamentarios, a levantar la sesión para iniciarla acto seguido, es decir, sin intervalo de tiempo, y poder, por consiguiente, escuchar al señor Sancho Llerandí, con el fin de que los motivos de la comparecencia puedan ser ampliamente señalados y profundizados por los miembros de la Comisión.

Se suspende la sesión y rogaría a don Pedro Sancho que se aproximara a la Mesa para estar con nosotros.

— COMPARECENCIA DEL ILUSTRIMO SENOR DON PEDRO SANCHO, DIRECTOR DE LA DIVISION NAVAL DEL INI Y PRESIDENTE DE ASTANO, PARA INFORMAR SOBRE SU NEGATIVA A RECIBIR A CUATRO DIPUTADOS DE PROVINCIAS GALLEGAS DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, SUS MANIFESTACIONES SOBRE POSIBLE CIERRE DE ASTANO, SU GESTION AL FRENTE DE DICHA EMPRESA, ASI COMO SUS INTENCIONES RESPECTO AL FUTURO DE LA MISMA Y, EN GENERAL, SUS CONOCIMIENTOS Y OPINIONES RESPECTO A RECONVERSION NAVAL Y POLITICA DE CONSTRUCCION Y REPARACION NAVAL EN GALICIA Y RES-TO DE ESPANA QUE PIENSA SEGUIR EL INI (A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR)

El señor PRESIDENTE: Vamos a empezar. Se encuentra con nosotros, tal como habíamos señalado anteriormente, el ilustrísimo señor don Pedro Sancho Llerandí, Director de la División Naval del INI y Presidente de Astano, para que se sirva responder al conjunto de preguntas y motivos por los cuales ha sido solicitada su comparecencia por el Grupo Popular.

Vamos a seguir la misma tramitación que siempre, sólo que, debido a las exigencias de tiempo, cuando tengan que intervenir los Grupos Parlamentarios vamos a aplicar el Reglamento, es decir, ningún Grupo Parlamentario podrá exceder en el conjunto de su intervención de un período de tiempo superior a los diez minutos.

Señor Sancho, tiene usted la palabra para empezar su intervención.

El señor DIRECTOR DE LA DIVISION NAVAL DEL INI Y PRESIDENTE DE ASTANO (Sancho Llerandí): Gracias, señor Presidente.

Creo que es necesario hacer una introducción explicando, en base a lo que se me pide en la comparecencia, cuál ha sido la gestión mía como Presidente de Astano desde que, a finales del mes de septiembre, tomé posesión de la misma. Sin embargo, si me permiten, ya que en el punto primero de esta comparecencia se me expone una «negativa a recibir a cuatro Diputados nacionales de provincias gallegas del Grupo Parlamentario Popular», deseo expresar mi sorpresa, porque yo no tengo conocimiento de que se me haya pedido esta entrevista. He revisado con mi Secretaria en profundidad si existía esta solicitud, y al menos, que yo recuerde y que mi Secretaria recuerde no existe esta solicitud, que por otro lado hubiera atendido con mucho gusto en el caso de que se me hubiera hecho o al menos hubiera recordado que se me hubiera hecho.

En cuanto a la gestión al frente de Astano desde mi toma de posesión, quisiera señalar que desde el mismo momento de dicha toma de posesión he procedido en diversas direcciones muy precisas. La primera, la reconversión naval del sector, por entender que era absolutamente prioritario el contar con un horizonte estratégico, con unos objetivos estratégicos que pudieran enmarcar posteriores actuaciones de gestión en Astano. Entendía que, sin tener despejado este horizonte estratégico, era muy difícil proceder a programar la planificación de la misma.

Otra línea en la que actuamos, y en la que yo actué personalmente, ha sido en el saneamiento y clarificación contable de Astano. Se ha hecho un gran esfuerzo en los últimos meses para clarificar la situación de la contabilidad de Astano, ya que planteaba serios problemas para ello. El hecho es que de treinta y cuatro buques que existían en el mes de septiembre, hoy existen ocho en renegociación, y en ese caso, aunque de una manera atípica, hemos cubierto casi un récord de venta de buques en el peor momento de la crisis en España.

En el caso de Astano, existían unos buques OBOS de Ideca, que tienen una historia larga, que fueron unos buques que se habían embargado por parte de los astilleros y que son parte ya del paisaje de la ría, porque llevan allí bastante tiempo. Este tema está prácticamente resuelto, al igual que el del buque de Dimos, y los otros buques.

Otra de las líneas de actuación ha sido la política comercial de Astano, a la cual puedo referirme en concreto, porque —y lo he leído últimamente en la Prensa con cierta asiduidad— se dice que no existe dirección comercial o que no se han hecho actuaciones en el área comercial, o incluso se llega a decir en algunos casos que esto está constreñido desde la División. Nada más falso, es absolutamente falso. Yo rechazo cualquier alusión que pueda haber al asunto, porque puedo decir que la Dirección General de Astano, a la cual también he dedicado mi tiempo, tiene absoluta independencia dentro de las normas generales y de la política general comercial que marcamos desde la División para sus contrataciones. Si

no se ha podido conseguir es por la situación, la propia crisis y también la crispación que está observándose como consecuencia de una serie de acciones que se están desarrollando en los astilleros, que está llevando a una situación de bastante dificultad, por no decir total dificultad en cuanto a la contratación de buques.

Sin embargo, puedo decir que, igual que hemos resuelto los problemas que antes señalaba, tenemos en negociaciones sobre nuevas construcciones uno o dos petroleros de 86.000 toneladas para Pertramina, de seis a siete buques para el transporte de aceite vegetal para «Ship Corporation» de India y dos carboneros de 140.000 toneladas para LKAB. Y en cuanto a situaciones de oferta, trabajamos sobre cinco OBOS de 50.000 toneladas para destino a una compañía liberiana, dos «ore coal chargers» de 73.000 toneladas con destino a un consorcio americano-israelí, y uno o dos «ore oil chargers» de 300.000 toneladas con destino a una empresa alemana. Además de esto, varias unidades de buques multipropósito de 20 a 25.000 toneladas con destino a armadores alemanes y dos «roll on-roll off» de 10.000 toneladas con destino a armadores finlandeses.

Creo que se hace un uso sesgado, en mi opinión, de la postura comercial de Astano. Ocurre que hay una directriz clara desde la División, que a su vez nos ha sido dada por el accionista. Ni podemos contratar en pérdidas ni vamos a hacer buques contra almacén. Somos absolutamente conscientes, al menos yo lo soy, de que algo que hunde al sector y que lo ha hundido es contratar contra almacén. Ahí tenemos el caso de la construcción «265», que no tiene armador y que se nos presiona insistentemente para continuar su contratación. Mi propuesta, ya que es un buque que va a costar 8.000 millones de pesetas, y en el mercado ese buque no tiene una venta de más de 4.000 millones en el momento que se entregue, mi propuesta al Consejo de Administración, al accionista, es que mientras no haya posible comprador no se siga construyendo este buque y otros parecidos.

Estas son las dos directrices y pilares básicos de la acción comercial: ni contratación en pérdidas ni buques contra almacén. En el resto, la actividad comercial de Astano es absolutamente libre para buscar contrataciones, y señalo solamente como dato que en mi viaje a Cuba la única persona de la organización que me acompañó fue el Director comercial de Astano.

En esta línea de actuaciones creo que hemos conseguido importantes avances dentro de la situación. Así, hemos podido conseguir créditos para poder seguir pagando las nóminas sin agobios de tesorería. Quiero señalar que cuando me hice cargo de la Presidencia de Astano estaba con serias dificultades, por no decir imposibilidad de cobro de la nómina de septiembre y octubre, y sin embargo ahora se está procediendo al pago puntual de las nóminas, en principio contra todo criterio empresarial, porque no deja de ser absurdo que los trabajadores sigan percibiendo unas nóminas cuando no hay carga de trabajo ni producción. Esta disociación se ha creado y desde algunos sitios se alienta, y yo como responsable de una empresa, como empresario público, manifiesto mi

tremendo desconcierto ante este tipo de presiones, aunque evidentemente se resuelvan a corto plazo, como aquí se han resuelto.

Hemos reorganizado de alguna manera la dirección, reduciendo algunas direcciones, concretamente suprimiendo el cargo de Vicepresidente ejecutivo, puesto que una de las directrices del Instituto es la de que desaparezcan los Vicepresidentes ejecutivos, porque eso supone el que no existe un Presidente ejecutivo, sino un Presidente honorífico, y en vistas a la racionalización y al control se ha decidido por parte del Instituto que desaparezcan paulatinamente los Vicepresidentes ejecutivos. Es un cargo que no se va a volver a cubrir, a no ser que el Instituto varíe sus criterios, y no parece que esté en esa línea.

Se ha reducido también una dirección que sólo tenía un director. Era una dirección que no tenía más que el director, que se llamaba de Promoción y Desarrollo y que estaba en Madrid. Era un puesto casi creado para una persona que había tenido una importante actuación en el pasado en Astano y en esta primera fase de racionalización se suprimió.

Hemos saneado la cartera, como antes señalaba. Hemos elaborado unos Presupuestos del año 1984 ajustados y, en mi opinión, correctos. Hemos clarificado la situación contable y hemos tratado de explicar a todo el personal la imposibilidad de seguir como en el 83. La empresa Astano, con unos datos que con mucho gusto les facilitaré a ustedes, pero que en la brevedad que se me ha pedido quisiera resumir en algunos datos importantes, no puede seguir en 1984 como en 1983. Es absolutamente imposible. Cuando digo imposible lo estoy diciendo desde el punto de vista que a mí me corresponde como empresario, como persona que tiene que vigilar su cuenta de resultados y que tiene que reducir el déficit de una empresa pública, ya que también en esta Cámara se escuchan permanente acusaciones a los empresarios públicos sobre la reducción del déficit. Yo, como empresario público, además de acatarlo estoy totalmente de acuerdo. Otras instancias serán las que tengan que establecer otros criterios de política económica y política industrial, pero no precisamente los empresarios públicos en primera instancia.

Como datos fundamentales de nuestra situación, quiero señalar el «cash flow» neto, que fue en el año 82 de unas pérdidas de 3.878 millones de pesetas; pasó, en la previsión que tenemos en 1983, a 4.779 en pérdidas, y tenemos unas previsiones en el Presupuesto de 1984 de 9.803 millones de «cash flow» neto negativo. El resultado neto antes de impuestos en estos tres escalones 82-83-84 ha pasado, de 4.500 millones en pérdidas en 1982, a unas previsiones en 1984 de 10.253 millones. El personal fijo del periodo era de 5.856 trabajadores; ha tenido una cifra real de 5.673 en este año pasado, y en el presente, si no se toman otras medidas, será de 5.556. El personal fijo en regulación, que detecta toda la situación de gravedad por la que pasa esta sociedad, que era de cero en 1982, que fue de 668 en el año 1983, se prevé que sea de 3.979 en 1984. Teniendo en cuenta los 3.979 en regulación y por

tanto los 1.646 en plantilla media en 1984, el valor añadido bruto por empleado varía de la siguiente manera: el real de 1982, 1.430.000; la última previsión de 1983, 1.560.000. En el año 1983 creo que ha sido bastante preciso y a ello hemos dedicado gran parte de nuestro tiempo.

Otra línea de actuación ha sido la elaboración de unos Presupuestos muy ajustados y realistas para el año 1984. También entendíamos que, desgraciadamente, y a la vista de la falta de contratación en grandes astilleros de España a lo largo de 1983, el año 1984 lo teníamos de algún modo sentenciado, porque, como ustedes saben, en una industria de lenta maduración como es ésta, lo que no se ha contratado en el año anterior no aporta carga de trabajo, elaboración de acero, en el año siguiente. Por tanto, sin tener despejado el horizonte estratégico, sí podíamos ya hacer un esfuerzo de racionalización y de corrección de las pérdidas en el año 1984. Hemos elaborado diversas alternativas de Presupuestos y a ello hemos dedicado también una gran parte del tiempo los directores de Astano y yo mismo.

Otra línea de actuación ha sido la clarificación de la cartera con solución de problemas que llevaban años pesando sobre Astano, tales como los OBOS de Ibeica, los buques de Dimos, Otellazos, etcétera. Cuando yo me hice cargo de la Presidencia de Astano, como de la División Naval del INI y de Astilleros Españoles, existía un número ciertamente abultado de buques en negociación con armadores que se negaban a recibirlos.

Los gastos de personal por empleado, teniendo en cuenta un incremento cero en el año 1984 (que parece que no vamos a poder cumplir, porque existen unos compromisos firmados por los responsables de las empresas en aquel momento y que vamos a asistir al hecho verdaderamente increíble de unas empresas en pérdidas que tengan que cumplir unos compromisos que les llevan a incrementos salariales por encima de otras que tienen menos pérdidas dentro de las empresas públicas); los gastos de personal por empleado, digo, que eran de 1.488.000 pesetas en 1982, pasarán en el POA 1984 a 2.105.000. Comparando por el valor de la producción por empleado, es la siguiente: en el año 1982, 3.952.000; en 1983, 3.800.000, y en 1984, 2.200.000. Con unos índices de absentismo que van desde el 0,069, es decir del 6,9 por ciento en 1982 al 8,5 por ciento en 1983, y que superará el 15 por ciento en 1984. Teniendo en cuenta también una relación en Astano, entre personal técnico y directivos, en porcentaje sobre el total de la plantilla, que va a superar el 24 por ciento, y que de cuatro trabajadores uno es titulado medio, técnico, superior y directivo, a lo que nos lleva esto es a que viendo las pérdidas por empleo que son de 768.000 pesetas en 1982; de 950.000 pesetas, en el año 1983, y de 1.846.000 pesetas, en 1984, resulta que si sumamos las pérdidas por empleado más los gastos de personal por empleado, alcanzamos en el año 1984 la cifra de cuatro millones de pesetas por persona empleada en Astano.

Esta situación que brevemente expongo, y que podré ampliar si SS. SS. lo consideran oportuno, es una situa-

ción heredada, porque nadie que tenga la experiencia de gestión de una empresa puede ignorar que en cuatro meses esto no se ha creado, esto viene de atrás. Puedo señalar, por ejemplo, que todavía estamos pagando la deuda que contrajo la empresa pública cuando en el año 1972 se quedó con Astano y que supone casi 400 millones de pesetas al año, y lo señalo para posibles aventuras o incidencias que pueda haber o presiones de seguir recogiendo cadáveres por parte del sector público, cosa que a mí tampoco me corresponde juzgar, pero que desde luego como empresario público y responsable de la gestión manifestaré en su momento mi total oposición, en principio, para que eso se pueda hacer así.

Esta situación que hemos heredado, que está ahí y que ahora parece que se quiere hacer recaer sobre el emisor como dice el viejo adagio, comprendo que cree situaciones crispadas, porque yo mismo las sufro, es la que tenemos que abordar, y esto hay que abordarlo, en mi opinión, en el seno de la serenidad profesional, sin aventurismos, sin voluntarismos; con apoyo que me consta que existe desde el punto de vista del Gobierno, y por mi parte, como empresario público, con toda la profesionalidad de la que sea capaz.

Por último, también quiero señalar en esta parte del informe, ya que se me pregunta la gestión al frente de Astano y ya que también he oído algunas alusiones, si se me permite que me haga eco de ellas, diré que a mí me gusta trabajar en equipo, me gusta trabajar descentralizado. No importa el hecho de que el Presidente de Astano esté o no en la factoría cuando tengo un equipo directivo que cuenta con mi absoluta confianza, desde el primero al último, porque si no no estarían allí, que son personas profesionales que ya estaban, porque no se ha cambiado a nadie del equipo directivo de El Ferrol. Ahora se dice que está descabezado. Yo creo que tengo la cabeza puesta y bien puesta y soy el Presidente ejecutivo y están los directores; lo único que se ha quitado es la pieza del Vicepresidente ejecutivo que, al parecer, era la pieza angular de la organización, y yo desde luego eso no lo creo. Existe un equipo directivo que cuenta con toda mi confianza y que está en la factoría, como debe ser. También hay parte del equipo directivo en Madrid y nosotros trabajamos en equipo descentralizado y coordinadamente.

En esta parte breve de mi exposición no quiero acaparar más el tiempo, y si al señor Presidente le parece bien, yo dejaría así este informe.

El señor PRESIDENTE: De acuerdo. Vamos a dar la palabra al Grupo Popular. *(El señor Trillo pide la palabra.)*

El señor Romay había pedido la palabra según mi lista, pero son ustedes los que tienen que ponerse de acuerdo para intervenir, porque si ustedes me dan una lista diciendo que el que intervendrá primero será el señor Romay, yo intento conceder la palabra al señor Romay. ¿Es usted ahora, señor Trillo quien quiere hablar? *(Asentimiento.)*

Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente, la lista estaba bien, yo he renunciado a las pre-

guntas porque precisamente voy a intervenir en un turno para contestar a la primerísima intervención de don Pedro Sancho que me cogió fuera y me la han explicado. De ahí la razón de mi intervención que es solamente para hacer una aclaración.

Creo que se ha oído aquí que usted no tenía conocimiento de que le habíamos solicitado la entrevista. Pues bien, el teléfono 450 80 10 el día 8 de noviembre de 1983...

El señor PRESIDENTE: Señor Trillo, por favor, eso no es procedente.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: No, señor Presidente. El motivo de la comparecencia es su negativa a recibir a cuatr Diputados de provincias gallegas del Grupo Parlamentario Popular. Sé que ha dicho que no tenía conocimiento y yo le estoy dando datos de cuándo fue. ¿Puedo seguir? Si esto no es motivo de comparecencia que venga Dios y lo vea.

El señor PRESIDENTE: No. Señor Trillo, yo me temía que esto iba a suceder. Las comparecencias sirven sólo para una cuestión: para que quien comparezca informe, no hay debate. Si quiere usted debatir con la persona con la cual usted desea consultar, entonces tiene que formularlo a través de preguntas. Si no vamos a reducir todos los trámites parlamentarios, preguntas, comparecencias e interpelaciones a uno solo, adaptando con flexibilidad según el criterio de cada uno de los grupos, y eso no puede ser.

El señor TRILLO Y LOPEZMANCISIDOR: No era debate, señor Presidente, era una aclaración de la fecha, el nombre de los cuatro Diputados que solicitaron la entrevista y hasta la hora; si eso es debate, me callo. ¿Puedo dar la aclaración, ya que dice que no tiene conocimiento?

El señor PRESIDENTE: Continúe señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: La llamada fue el día 8 de noviembre, creo que era miércoles, por la mañana, al teléfono que he mencionado anteriormente para los Diputados don Antonio Carro, don José Manuel Romay, don Fernando Garrido Valenzuela y yo mismo. Se contestó textualmente que en ese momento no estaba en el despacho, que salía dentro de dos días para un viaje de diez días, que ya nos avisarían, y hasta hoy.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: ¿Va a intervenir el señor Romay? (*Asentimiento.*) Tiene la palabra.

El señor ROMAY BECCARIA: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Sancho, no ha visitado usted la factoría de Astano desde que es Presidente de ella. Nosotros creemos que la gravedad de las medidas anunciadas, el impacto que necesariamente tenían que producir en aquella factoría y la diligencia que nosotros estimamos

normal en un responsable de una empresa de estas características, lo menos que hubiera pedido hubiera sido esta comparecencia allí, tener un contacto con directivos, con trabajadores, con aquella realidad que está allí y que debe usted saber que está pasando por una situación dramática, que discrepa gravemente de sus puntos de vista y de sus actitudes y que sería de suma utilidad que usted lo tuviera en cuenta.

No entendemos, y lo cierto es que después de haberlo preguntado muchas veces, todavía no hemos tenido una contestación consecuente, convincente, sobre las previsiones pesimistas —derrotistas hemos dicho en algún momento— de la construcción naval en España que ustedes señalan en sus documentos de trabajo como objetivos para estos años inmediatos. Hay una reducción de la cuota de mercado de España y esto se quiere enmascarar con unas reducciones de producciones que ya sabemos que las hay, pero que es distinto de la reducción de la cuota de mercado de España a la que razonablemente creemos que debemos aspirar a mantener, porque se mantiene en países de características industriales incluso superiores a las nuestras. Esto es algo que tenemos que poner de relieve.

No se entiende en Astano que esa empresa sea especialmente sacrificada en relación con las previsiones de sus documentos de trabajo, en relación con la actividad de esta factoría cuando allí existe la creencia, y creencia fundada, de que Astano resiste la competencia con otros grandes astilleros por su productividad, por su rentabilidad, por su versatilidad, por su capacidad de adaptación a las nuevas tecnologías, y existe la impresión de que esto no se tiene en cuenta justamente en las previsiones de la División Naval del INI.

El plan estratégico que ustedes han elaborado no parece que resista las críticas que corresponden a un documento de esa naturaleza y de esa trascendencia. Ustedes, por ejemplo, hablan de homogenización, de fabricación en serie, que no se da en ninguna parte del mundo, de que se inician muchos buques por necesidades de tesorería cuando lo que da tesorería es terminarlos, o de dificultades jurídicas en los contratos o algo tan sorprendente como que los gastos de personal deben bajar del 28 al 25 por ciento, lo que haría realmente el problema mucho más sencillo de los términos en los que está planteado.

No entendemos por qué se sacrifica en esas previsiones a Astano si se sabe que las pérdidas de otros astilleros son cinco veces mayores, con una plantilla sólo tres veces mayor, cuando lo cierto es que Astano ya ha sacrificado su empleo en estos últimos años. Ustedes mismos reconocen que la división de reparaciones tiene una plantilla ajustada, un grado elevado de utilización de instalaciones, alta facturación y margen positivo, ¿por qué no se promociona esa división y se le ponen obstáculos por parte de la división naval para su expansión y estabilización?

¿Qué piensa de la adjudicación a Astano de las rotoplas de Endesa cuando nosotros pensamos que esa oferta de Astano es mejor en cuanto a condiciones económicas y a tecnología que las de la competencia? ¿Qué previsiones

hay en relación con esas actividades alternativas de Astano, como las tuberías, las reparaciones, los desguaces, etcétera?

Usted nos hace una presentación muy optimista de su gestión en estos últimos meses. No es ésa la impresión que tenemos nosotros, no es ésa la impresión que existe en la factoría. Allí se echa de menos independencia en la gestión comercial, que creen que padece con esta unificación de responsabilidades en un Presidente común de los dos grandes astilleros. Hay anuncios en la Prensa extranjera donde no aparece la factoría de El Ferrol entre las distintas factorías de construcción naval española.

No sé si es usted consciente de que sus propias manifestaciones, no desmentidas, en el sentido de que se iba a cerrar Astano producen inevitablemente, y lo entiende cualquiera sin necesidad de ser un experto, un perjuicio muy grave a la empresa, porque a cualquiera se le alcanza que ningún armador, ningún constructor, ningún reparador de buques elige un astillero sobre el que pesa una amenaza de esta naturaleza puesta en boca de su principal responsable.

Yo no sé si había alguna razón especial para preocuparse por la contabilidad de Astano o por el saneamiento contable de Astano o ésa es una preocupación general que usted aplicó al resto de los astilleros que están bajo su competencia. En otro caso me gustaría saber si había alguna razón que justificara este trato especial, si se le ha dado así, a Astano.

En cuanto a los datos que usted nos da del año 1984, yo comprendo que la construcción naval es una actividad de medio plazo, que las cosas no se modifican; pero realmente dice poco de los éxitos de esa gestión comercial y de esas actividades a juzgar por las cifras que se nos dan como previsibles para el año 1984.

La situación allí, en la factoría, es de que no hay cabeza, la del señor Sancho desde luego por allí no la ven; de que hay un Director general que está dimitido o al que se le ha aceptado la dimisión, pero al que se le ha pedido que siguiera y que no se sabe si tiene la confianza o no de los máximos responsables porque de hecho parece que los datos son esos, que ha habido una dimisión aceptada, una petición de continuidad, falta el Vicepresidente ejecutivo, etcétera. Son muchas medidas que se acumulan y que me parece que explican sobradamente la situación de intranquilidad y de preocupación que hay allí. Su modo de aproximación a los temas no me parece que permita augurar un cambio de esta situación muy favorable y su talante en la conducción de algunas de estas cosas realmente nos preocupa.

Nos preocupan, por ejemplo, sus afirmaciones de que hay 800 faltas diarias de trabajo en Astano, cuando los datos son que esa cifra es el triple de la realidad; o sus relaciones con un ingeniero naval de Astano, en situación de excedencia, parlamentario autónomo del Parlamento gallego que, en perfecto uso de sus derechos y en cumplimiento de sus obligaciones, se interesa y se ocupa de estos temas, mereciendo una amonestación por parte de la Presidencia de Astano, respecto de la cual a mí me gustaría saber su posición porque creo que el tema tiene

una cierta trascendencia institucional que no se nos puede escapar.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Romay. Tiene la palabra el señor Cascallana.

El señor CASCALLANA CANONIGA: Voy a ser muy breve y únicamente intervengo en relación con la remisión que el señor Santos Andrés me hizo al contestar a mis preguntas diciendo que sería mucho más oportuno hacérselas al señor Sancho. Voy a ser breve y espero de la benevolencia de la Presidencia que sea generoso para que puedan hablar mis otros dos compañeros. Mis preguntas son concretas y específicas y renuncio a cualquier tipo de preámbulo.

Primera, ¿el Gobierno tiene la voluntad política de establecer el necesario apoyo financiero y el marco de ayudas adecuado tanto al sector naval, concretamente en Galicia como en el resto de España, en similar nivel que el de los países europeos de nuestro entorno, y concretamente el que prevé el plan de sostenimiento del sector naval francés?

Segunda, ¿qué medidas se prevén para recuperar la competitividad de nuestra industria naval?

Tercera, ¿cuál es nuestra relación de competitividad con el resto de Europa?

Cuarta, ¿nuestro nivel de productividad naval es coherente con el estado actual de la tecnología? ¿Qué inversión en esta tecnología avanzada se ha programado?

Quinta, ¿se piensan acercar los niveles de decisión a las factorías o van a seguir siendo centros de producción y no unidades de gestión, sometidas a un cesarismo administrativo, absolutamente incapaz de resolver con prontitud los problemas que se plantean justamente en esas unidades de producción?

Una de las posibilidades de futuro más claras del sector naval, como sabe el señor Sancho, se encuentra sin duda en el aprovechamiento integral de las riquezas marinas, y concretamente más aún en el tema de Galicia y en el tema andaluz. ¿Qué estudios, qué estrategia y qué planes se han previsto en este trascendente aprovechamiento de futuro?

Por último, una pregunta puntual, ¿cuántos millones de pesetas le ha costado a AESA-Cádiz el no cumplimiento de los plazos de entrega de los barcos que están construyéndose para la empresa americana Ultramar y qué razones han existido para ese incumplimiento?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Cascallana. *(El señor Durán Núñez pide la palabra.)*

No estaba en este momento en la lista, señor Durán, pero puede usted intervenir.

El señor DURAN NUNEZ: Muchas gracias, señor Presidente, veo que hay una cierta descoordinación en la lista. Voy a intentar ser muy breve. Parte de la pregunta ha sido ya hecha por uno de mis antecesores en el uso de la

palabra y es la actitud de AESA—Astano, de la División Naval del INI en el campo de la reparación y reconstrucción naval, cara al enfrentamiento de la crisis.

Esto viene a cuento porque tengo aquí dos documentos que son fotocopias de anuncios de un periódico que efectúa AESA, en el periódico de mayor repercusión mundial en el campo marítimo y en el cual aparece un mapa de España —lo he visto frecuentemente—, en el que se indican Santander, Gijón, Bilbao, río Guadalquivir, Cádiz, etcétera, anuncio de diez diques secos, de dos diques flotantes y una planta desgasificadora; aparece incluso un contacto en el Reino Unido como oficina de contratación. Cuando uno ve esto, y lo ve frecuente y periódicamente, siempre piensa en la coordinación que veo que falta abundantemente al no aparecer Galicia.

Paralelamente a esto, y sólo una o dos veces, si ha aparecido un anuncio de ASTANO, Astilleros Españoles del Noroeste, con diferentes oficinas—contacto y desde luego sin ninguna oficina—contacto en el extranjero, que es donde debe publicitarse el tema. Creo que lo menos que podría decir es que hay una falta de coordinación, que si tiene alguna explicación me gustaría que nos la dé, y si no que se corrija porque creo que precisamente en el campo de la reparación nacional el que aparezca un mapa de España con una serie de puertos y que no aparezca Galicia —y cuando hablo de Galicia también podría ser Vigo, además de Coruña, porque ustedes tienen ahí un astillero—, en aras de esa coordinación de la que usted nos ha hablado pediría que lo analicen y creo que debería ser concentrado el campo de la reparación naval y concentrado el tipo de anuncios, ya que la reparación es la misma.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Durán. No queda tiempo para más intervenciones.

El señor TRILLO Y LOPEZ—MANCISIDOR: Pido la palabra para una cuestión de orden.

El señor PRESIDENTE: Dígame usted cuál es el desorden.

El señor TRILLO Y LOPEZ—MANCISIDOR: Se ha ocupado un turno de preguntas a sugerencia del anterior compareciente, don Eduardo Santos, que dijo que se le hicieran al señor Sancho. Esa es la razón por la cual se han reiterado las preguntas y por lo que ruego a la Presidencia que permita al señor Costas formular las preguntas, si el compareciente tampoco tiene inconveniente.

El señor PRESIDENTE: Lo entiendo, señor Trillo, pero si esta Presidencia, en un comienzo, ya avisa de que vamos a limitar el tiempo por lo avanzado de la hora, yo sugiero que cada uno de los Diputados asuma esa responsabilidad, que yo solicito y reclamo para bien de todos, no para impedir que se hable.

Cedo la palabra al señor Costas, pero, por favor, que cada Diputado asuma la responsabilidad de que el tiem-

po limitado por cada Grupo es un hecho que no se puede cambiar, a menos que cada Diputado quiera asumir la responsabilidad como si fuera un Grupo por su cuenta.

El señor Costas tiene la palabra.

El señor COSTAS ALONSO: Gracias, señor Presidente. Señor Sancho, quería decirle que su actuación me ha dejado —permítame que le diga— boquiabierto. En sus manifestaciones de hace meses vimos que Astano estaba sentenciado; cuando hablamos con el señor Solchaga nos dio unas pequeñas esperanzas. Ayer, el Presidente del INI nos dejó tranquilos, y hoy vemos que Astano está sentenciada de nuevo. Yo no puedo creer de ninguna manera en la situación heredada. Usted nos habló de la situación heredada en Astano, pero no nos habló de la situación heredada en los otros astilleros, que era mucho peor.

No puedo creer en su preocupación por el caos que nos pintó para el año 1984. Los caos, usted sabe, y yo como empresario lo sé, se crean con toda facilidad. Usted, cuando hizo aquellas manifestaciones hace meses, sabía que Astano iba a estar ahora sin trabajo alguno. Ni siquiera una reparación se hace en Astano. Estamos luchando para llevar la construcción de un barco a Astano y los armadores no quieren. En El Ferrol hay manifestaciones casi diarias, y dudo que usted no lo supiese cuando hizo aquellas manifestaciones.

Lo que no puedo creer de ninguna de las maneras —y voy a abreviar para terminar ya— es en esa independencia que usted atribuye a la división comercial de Astano. Voy a ser más concreto.

El señor PRESIDENTE: Haga las preguntas, señor Costas. Porque la valoración ya la han hecho sus compañeros y hemos pedido brevedad. Haga las preguntas.

El señor COSTAS ALONSO: Astano aceptó hace muy pocos días cinco nuevas construcciones, tres gabarras y dos pontones, y desde Madrid alguien ordenó a Astano que retirase la oferta porque había que construir en el sur. Y ese alguien ha sido don Pedro Sancho.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. Como no veo que haya nadie del Grupo Mixto ni de los otros Grupos que hayan pedido intervenir, por el Grupo Socialista, el señor Gracia tiene la palabra.

El señor GRACIA PLAZA: Primero, agradecer la presencia del empresario público don Pedro Sancho en esta Comisión, donde siempre será bien recibido, y segundo, ofrecer el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista, apoyo que ofrece a todos los empresarios públicos, a los que el Gobierno socialista mantiene la confianza, y de forma especial a aquellos que, como usted, tienen que efectuar una labor en puestos de máxima dificultad.

Pasando de ahí a las cuestiones concretas, yo voy a hacerle alguna pregunta y alguna consideración. Hay una pregunta concreta. ¿Cuántos barcos y cuántos TRBC

han sido, en cuanto a contratos, desviados de Astano a otros astilleros desde que usted es Presidente? ¿Cuánto ha cambiado la situación de los contratos reales, los que estaban sobre la mesa negociándose, desde la famosa interpretación y de las no menos consabidas declaraciones? Y tercero, hacerle ver que sí es verdad que existe un estado emocional en el que se dicen algunas cosas y se sienten otras en la factoría, y este estado emocional hace que alguna de las intervenciones y algunos de los hechos no estén basados en un factor de racionalidad suficiente. En cuanto a este estado emocional, yo le notifico, como dato y como aclaración que está creado, a juzgar por la intervención previa, no por los hechos, que no se corresponde con ellos, sino por las declaraciones, interpretaciones, y dentro de un marco de estrategia política y sindical determinado.

Añadirse también como dato que sí que es verdad que existe una situación dramática en El Ferrol, que existe una situación muy dramática en Astano, pero que, evidentemente, esto tiene una explicación. Cuando por personas responsables y representantes del pueblo en Galicia se utilizan términos como los que se han utilizado aquí: «derrotismo»; «Astano es especialmente sacrificado»; «no se tienen en cuenta las opiniones locales»; cuando se mantienen permanentemente las tesis de agravio comparativo que se han mantenido aquí de que Astano es discriminado respecto a otros astilleros; cuando incluso en documentos oficiales se utiliza la terminología de «postura abandonista», es lógico que la situación emocional anterior se dé y que la situación dramática se dé. Yo le hago nuevamente la pregunta: ¿cómo cuánto se siente usted culpable de esa situación dramática?

Respecto a otras preguntas concretas, yo le pregunto la opinión como empresario público del Libro Blanco del asunto de Galicia, en el que tanto se habla de Astano, especialmente en cuanto a los datos que se manejan y la estadística, y le rogaría tuviera a bien decirnos si tiene algún indicio de dónde nace esa estadística, los datos base de ella.

Asimismo, le preguntaría su opinión como empresario público del término que se maneja de mantenimiento a ultranza de la capacidad o de la cuota de mercado, por encima de déficit públicos, por encima de pérdidas, por encima de costes de cualquier otro tipo.

Y para terminar, dos medidas concretas. ¿Cómo ha cambiado la actuación comercial de Astano como empresa desde que usted es Presidente? y ¿qué medidas concretas ha adoptado respecto al saneamiento de Astano, cuyo saneamiento, evidentemente, a lo que va a llevar es a que salve, al menos, parte de sus instalaciones.

Y nada más que volver a ofrecerle el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista como empresario público que mantiene la confianza del Gobierno socialista.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Sancho para responder a las preguntas y sugerencias que se le han formulado.

El señor DIRECTOR DE LA DIVISION NAVAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA Y PRESIDENTE DE ASTANO (Sancho Llerandi): Muchas gracias. Yo rogaría al señor Presidente que me dijera si puedo abusar del tiempo máximo, porque las preguntas son muy importantes y muy interesantes y no me gustaría que quedasen sin responder. No sé el tiempo de que dispongo.

El señor PRESIDENTE: En el Reglamento no hay límite de tiempo para las comparecencias, y solamente se establece límite para los Grupos que hacen preguntas. Puede usted disponer de tiempo, aunque, de todas formas, le agradecería que abreviara, simplemente por una cuestión de horario, no por el intento de querer mutilar su intervención o sus comentarios.

El señor DIRECTOR DE LA DIVISION NAVAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA Y PRESIDENTE DE ASTANO (Sancho Llerandi): Muchas gracias, señor Presidente.

Respondiendo a las preguntas que se me han hecho, empezando por el señor Romay, no he visitado Astano desde que soy Presidente. Es verdad, he visitado la factoría mucho antes de ser Presidente, lo he trabajado, pero desde que soy Presidente no lo he visto.

Como he dicho al principio, discrepo de su opinión, yo tengo un buen equipo directivo y en ningún momento tampoco he visitado ninguna otra factoría, nada más que Astican, por el cambio de Presidente. Lo siento mucho. Tengo un plan de visitas ahora, pero he acudido adonde he creído que era más importante mi presencia, que era aquí en Madrid, con el tema de la reconversión. De todas maneras, efectivamente, su opinión la tengo muy en cuenta.

¿Discrepa usted de mis actitudes? Lo siento mucho; pero hay otra parte que me preocupa. Eso de las actitudes no lo ha dejado usted definido; no sé de qué actitudes discrepa usted, pero, en fin, es totalmente comprensible que discrepe. Además, es lógico.

¿Previsiones derrotistas? ¿Documentos de trabajo? ¿Reducción de cuota del mercado de España? Mire usted, el documento que está mencionando no es un documento oficial. Yo no estoy de acuerdo con él, y el error que han cometido ustedes ha sido usar un documento filtrado de trabajo y un borrador para montar toda una respuesta. Usted no está de acuerdo con ese documento y yo tampoco. Ese no es el documento, ése no es un documento oficial, no está aprobado y no existe tal plan estratégico 1984-88. Quien les filtró a ustedes ese documento les hizo un mal favor. Por tanto, usted no está de acuerdo y yo tampoco. Se lo aseguro.

En cuanto a la cuota de mercado, que ha salido varias veces, sinceramente, en mi opinión técnica, profesional, ese argumento, aparte de ser voluntarista, con todos los respetos a las otras opiniones, no se tiene de pie. En la última estadística de 1973 a 1982, Suecia era el segundo país en el año 1973 y ahora es el decimocuarto; Francia era el quinto, y ahora es el decimosexto; USA era el noveno, y ahora es el decimoséptimo; Holanda era el décimo,

y ahora es el decimotercero; Italia era el undécimo, y ahora es el decimonoveno; Corea del Sur era el vigésimo tercero, y ahora es el segundo; Taiwan era el decimonoveno, y ahora es el cuarto; Brasil era el decimotercero, y ahora es el sexto. Me habla usted de mantenimiento de cuotas de mercado; pues mire usted, si me explica cómo, encantado.

Yo sinceramente no creo que se pueda hacer a ultranza un mantenimiento concreto del mercado, porque entiendo que ello ha sido una de las razones del fracaso de los acuerdos anteriores, donde se establecía un objetivo producción, y ese objetivo producción luego no se mantiene. Lo que en mi opinión hay que hacer es tratar de cuantificar qué es lo que podemos vender con unos condicionantes básicos, cuáles son índices de productividad competitivos; por tanto, precios competitivos, subida de las primas a la construcción y saneamiento financiero de las empresas.

Con esos condicionantes básicos y con una estructura laboral adecuada, vamos a ver qué es lo que se puede vender, y de ahí salen las 250.000 TRBC, no al revés; no voluntaristamente decir vamos a producir 700.000 TRBC (como he oído en una mesa de negociaciones de la reconversión), y en base a eso vamos a establecer lo que necesitamos, porque eso, aparte de voluntarista, en mi opinión, y no lo digo por su comentario, tiene unos ciertos ingredientes demagógicos, porque lo que parece es que el que ataca eso no quiere que se produzcan 700.000 TRBC, y le puedo asegurar a usted que yo lo que quisiera es que se construyeran 700.000 TRBC sin pérdidas, se lo aseguro a usted, y si alguien me demuestra cómo se puede hacer, con muchísimo gusto lo seguiré. Por tanto, queda abierta mi propuesta de recoger cualquier informe al respecto.

Plan estratégico que hemos elaborado. Le insisto a usted en que ese plan estratégico no es oficial, es un borrador, está desechado y, por tanto, seguir hablando de él no tiene ningún sentido.

Plantilla tres veces mayor en Puerto Real que en Astano. No es verdad; sencillamente no es cierto. En Puerto Real, el total de plantilla propia en 1983 es de 3.860; en Ferrol, 5.698. No es cierto que sea tres veces superior la plantilla de Puerto Real que la de Astano, es al revés.

Rotopaldas de Endesa. Las rotopaldas es un tema que está en la Vicepresidencia del INI. ¿Por qué? Porque afecta a dos empresas del Instituto, una de bienes de equipo y otra de construcción naval. Están compitiendo en un mismo producto con dos «partenaires» extranjeros; una con la Alemania Oriental y otra con la Alemania Occidental. Hay unas propuestas, se van a valorar, y la Comisión Ejecutiva del Instituto tomará la decisión que crea oportuna. Por mi parte, como Director de la División Naval del INI y Presidente de Astano, estoy luchando con todas mis fuerzas para conseguir que esas rotopaldas se hagan en Astano, pero, por supuesto, quien tiene la decisión en este caso es quien tiene que apaciguar los intereses de un gran «holding», para que no nos tiren los precios abajo los unos a los otros, o para valorar cuáles son otras alternativas. Yo estoy luchando, vuelvo a repetir, porque esas rotopaldas se hagan en Astano.

Independencia de gestión comercial. Ha salido varias veces, y por ello, si me lo permiten, voy a dejar claras las cosas. El día 16 de noviembre de 1983 al Director Comercial de Astilleros y Talleres del Noroeste, don José Luis Ibot, le dirigí la siguiente carta: «Querido amigo: Como parte de la reestructuración interna de Astano y de la potenciación de ciertas áreas cuyo desarrollo iniciaremos en breve, está el incremento de nuestra capacidad comercial, extendiéndola a todo el ámbito empresarial. En tal sentido, te ruego asumas todas las funciones comerciales, no sólo las que corresponden a nuevas construcciones, sino a reparaciones y otras actividades de la factoría del Ferrol, y muy especialmente las de la denominada División Industrial de Astano, así como todos los contratos de transferencia de tecnología que en el futuro puedan producirse. Se trata de conseguir un área comercial en Astano con la suficiente capacidad de penetración en el mercado, con una visión global de toda la gama de actividades de la factoría. Del mismo modo debes preparar un programa de actividades comerciales para el próximo ejercicio 84 y un proyecto de desarrollo de la Dirección Comercial que, suficientemente dotado en medios económicos y humanos, dé respuesta a las necesidades aquí expuestas.

Te ruego que una vez elaborados estos planes de actuación comercial, y tras las reuniones que creas conveniente tener con los directores de Astano en El Ferrol, y pienso que muy concretamente con el de la División Industrial, tengamos una reunión de trabajo para acordar la política comercial de Astano para el 84 y años sucesivos. No dudo que con esa colaboración contribuiremos a sacar adelante a Astano y darle la viabilidad que necesita, como es mi máxima ilusión.» Fecha 16 de noviembre, dirigida al director comercial. Instrucciones concretas; no comprendo que nadie pueda decir que desde la División se está impidiendo que la Dirección General funcione, e insisto, la única persona que me acompañó a Cuba fue el director comercial de Astano. Rechazo totalmente cualquier acusación que se pueda hacer, insistentemente, de que no hay independencia comercial. Eso es totalmente falso, y perdóneme que lo diga. Hay autonomía comercial y están funcionando a pleno rendimiento.

La carta que yo le dirigí al señor ingeniero que usted menciona, se la dirigí al ingeniero en excedencia que me había dirigido previamente una carta ofreciéndome sus servicios. Mi carta fue en contestación a esa otra carta, que aquí tengo, pero que creo que no debo leerla, porque no estoy autorizado para ello. Es una carta manuscrita de este señor dirigida a mi persona, ofreciéndome sus servicios, diciendo que estaba considerando su vuelta a Astano. Yo le mandé otra carta, dirigiéndosela no como Diputado, sino como persona que me había escrito anteriormente. En ella le decía: «Por favor, infórmeme usted de esas reuniones que está teniendo dentro de la factoría, con directores de la factoría, para sacar documentos en contra de los intereses de la empresa.

Me contestó, y también lo hizo alguien que pertenece a la Xunta de Galicia, dando yo por zanjado el asunto. No ha habido mayor problema. Pero mi carta estaba justificada.

cada en otra manuscrita que tengo aquí, firmada por él, donde, además, está tachado su anterior cargo, porque dice que acababa de cesar, y en base a eso me dirigí a él.

Hay otras preguntas que quiero contestar del señor Durán. Actitud de las reparaciones, periódico, mapa de España, anuncios. Con todos los respetos a la nota que usted me da, le voy a decir algunos datos. Astano es una empresa independiente, no puede aparecer en un anuncio de Astilleros Españoles. Podría aparecer en uno de la División de Construcción Naval del INI, nunca en uno de Astilleros Españoles, porque automáticamente se nos diría que Astilleros Españoles está fagocitando a Astano. Astano tiene independencia, es una sociedad, y le voy a decir a usted algunos ejemplos de publicidad de Astano que tengo aquí, y que les puedo enseñar a ustedes, a toda página, aparecidos en el año 83: «Ingeniería Naval», «Revista de Información Elcano» y «Rotación». Revistas extranjeras: «The Motor Ship», «Fairplay», «Marine Engineering Log», «Seatrade», «Shipping World and Shipbuilding», «Dry Dock», «Marine Engineers Review», «Lloyd's List», «Maftiliaki», «Shipcare and Maritime Management», «Norway Ship News» y «Zosen». Anuarios extranjeros: «Directory of Shipowners», «Shipbuilders and Marine Engineers», «World Shipping Year Book», «Latin American Shipping», «China Ship Engineering», «Bulkcarrier Register» y «The Tanker Register». Todos ellos, anuncios de Astano en reparaciones, a su disposición.

Por supuesto, si aparece un mapa de España con los Astilleros de la División, aparecerá Astano. Tampoco aparece Astican en éste, ¿por qué?, porque es Astilleros Españoles, y Astican no es Astilleros Españoles. No aparece Barreras porque es una empresa independiente. Y en esto hay que tener mucho cuidado, porque las empresas tienen acuñadas una marca. Astano tiene una, Astilleros Españoles tiene otra.

Mayor coordinación. Le voy a aclarar una cosa. Hemos nombrado un director de reparaciones en la División de Construcción Naval del INI, hemos nombrado a un doctor ingeniero naval, muy competente, en mi opinión, como director de reparaciones de la División, precisamente para coordinar, para hacer una oferta conjunta, para evitar cualquier tipo de conflictividad entre los intereses.

El señor DURAN NUNEZ: Señor Presidente, solamente una aclaración.

El señor PRESIDENTE: No hay aclaraciones.

El señor DURAN NUNEZ: Señor Presidente, es la misma pregunta que le hice ayer al señor Presidente del INI, la misma exactamente, a la que por cierto no me contestó, o la pasó por encima. ¿Actitud del INI, AESA y Astano? Ayer entendía que era la División del INI. Nada más.

El señor DIRECTOR DE LA DIVISION NAVAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA Y PRESIDENTE DE ASTANO (Sancho Llerandí): Si me permite continuar, señor Presidente. Actitud AESA-Astano. Mire, soy

el Presidente de AESA, soy el Presidente de Astano y soy el director de la División Naval de Construcción Naval del INI. Eso estaba así ya, y yo he accedido a ese puesto. El Consejo de Administración del INI ha creído que era la persona adecuada y ha unificado esas cosas. Coordinación. La máxima que podamos. Y yo le estoy diciendo que la Dirección Comercial de Astano tiene independencia para contratar, y el señor Ibot, que es el director comercial, lo puede decir. Existe, y ya se ha nombrado, una Dirección de Reparaciones en el seno de la Comisión, precisamente ¿para qué? Para coordinarlos mejor, pero los anuncios que ustedes señalan, que los he visto reproducidos, que me lo han dicho muchas veces, no le quepa a usted duda que son absolutamente correctos. En un anuncio de Astilleros Españoles, S. A., no puedo meter a Astano, como en uno de Astano no puedo meter a Astilleros, como en uno de Astilleros, sí puedo meter a Juliana, porque es una empresa filial de Astilleros, pero no puedo meter a Barreras, ni Astican y, además, estos anuncios estaban ya contratados antes de que yo llegase. Pero me parece absolutamente correcto que se haga así, porque hecho de otra manera, la lectura que tendría sería la de que Astilleros Españoles quiere fagocitar a Astano, que Astano se queda como una factoría de reparaciones. Y no es cierto. Por tanto, creo que este asunto, si le parece bien a S. S., queda aclarado.

Señor Costa, dice usted que se ha quedado boquiabierto con mi intervención; lo siento mucho. Espero que ya haya depuesto esa actitud. Astano estaba sentenciada; Astano no se cierra, pero ahora dice que yo la pongo otra vez en la situación complicada. Astano no se cierra; Astano como sociedad no se cierra. Lo quiero dejar bien claro que no haya alusiones, para que no se diga después ni se haga referencia a las declaraciones que se hicieron. Astano no se cierra; nadie ha dicho que Astano se cierre. Yo no lo he dicho, y sigo afirmando que Astano como sociedad no se cierra. (Un señor DIPUTADO: ¿Qué es eso de como sociedad?)

El señor PRESIDENTE: Por favor, no dialoguen.

El señor DIRECTOR DE LA DIVISION NAVAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA Y PRESIDENTE DE ASTANO (Sancho Llerandí): Las sociedades quiebran, las sociedades se eliminan, las sociedades, como usted sabe, sí se cierran. Voy a ser más explícito. La factoría de Astano en Ferrol no se cierra; tiene unas actividades que pueden y van a ser potenciadas. La situación de nuevas construcciones en Astano está implícita en una negociación en marcha; está pesando sobre ella la gravedad de una situación muy compleja, y al final de esas negociaciones se sabrá lo que ocurre. Lo que digo es que la situación es igualmente grave para cualquier factoría de grandes astilleros y, por supuesto, para la del Ferrol. Me parece que sería una gravedad por mi parte y una irresponsabilidad crear falsas expectativas. Lo que digo y afirmo es que la factoría de Astano, contra todo lo que se está manifestando, no se va a cerrar. También afirmo que la situación de nuevas construcciones, no de Astano,

de Puerto Real, de Sestao, de Sevilla, está bajo una tremenda crisis, y ustedes lo saben. Por tanto, eso se declarará al final de esas negociaciones de la reconversión en las cuales nosotros vamos a intentar ser lo más «propositivos» que podamos.

El tema de la dirección comercial creo que ha quedado contestado, y paso a responder a otras preguntas que me han formulado. Algunas de ellas se referían al apoyo financiero, a ayudas en similar nivel y al plan francés. Usted ha formulado una pregunta. No voy a contestar diciendo que si el Director ha dicho que me la hagan a mí, se la hagan a él. Usted pregunta cuál es la postura del Gobierno. Yo voy a dar mi interpretación. Por tanto, no hablo, como es obvio, en nombre del Gobierno, porque no estoy autorizado para ello. Lo que sí voy a decirle es mi punto de vista. Respecto a este punto considero como empresario que, a veces, se hace un manejo de las cifras bastante liviano. Nosotros estamos subvencionando (y cuando digo nosotros me estoy refiriendo a todos los astilleros de España); todos los astilleros de España están subvencionando, casi al 50 por ciento, los buques, y, sin embargo, no competimos.

Respecto al apoyo financiero, creo que las medidas que el Director general ha anunciado son suficientes para que podamos engancharnos en una producción y salvemos al máximo la construcción naval española; a mí me parece que con eso se podría conseguir. Si conseguimos la subida de las primas; si conseguimos el saneamiento financiero de las empresas; si conseguimos la reestructuración de plantillas a sus umbrales de productividad óptima, con una mínima carga de trabajo, estoy convencido de que todavía tendremos posibilidades para tener un segmento de mercado nuestro, pero desde luego no el 5 por ciento mundial. Sinceramente no lo creo, y si alguien me lo puede demostrar me encantaría, pero yo no lo creo.

Se habla también del posible «boom» del año noventa. Yo asisto y he estado presente en reuniones internacionales, conozco cómo se elaboran esos estudios, y decir que en el año noventa se va a establecer otro «boom» como el de los años setenta, en estos momentos creo que no lo sabe nadie. La realidad es que la recuperación cada vez se aleja más y, además, la transferencia de tecnología ha hecho que se haya transferido muy rápidamente a países emergentes. Lo que tenemos que encontrar es un segmento de producción que creo que todavía tenemos en España, pero, desde luego, tenemos que olvidarnos de los buques de 300.000 toneladas que, desgraciadamente, no los vamos a construir más, y tenemos que olvidarnos de porcentajes sobre cuotas históricas que, en mi opinión, no son realistas. Contestando a esa pregunta, considero que con ese apoyo financiero se puede salir adelante.

A continuación voy a responder a la pregunta que se me ha formulado sobre las medidas para recuperar competitividad. En mi opinión eso es lo más importante. Desde mi punto de vista, si no recuperamos la competitividad no podemos hacer nada. ¿Cómo se recupera la competitividad? Básicamente con el número de horas que se aportan a cada tonelada de registro bruto. Eso, ¿qué supone? Supone que hay que tener una carga de

trabajo mínima y que sobre ella hay que plantear cuáles son esos excedentes. Hay que mejorar la relación directos-indirectos, que en alguna de nuestras factorías llegan a uno directo por uno indirecto; hay que mejorar esa relación de cuello blanco a cuello no blanco; hay que mejorar, también, la tecnología apropiada para esa producción, pero básicamente, en mi opinión, medidas financieras importantísimas son también aportación de fuerzas de trabajo a las TRBC que se produzcan. Así lo han hecho otros. Así lo han hecho los suecos y este año van a tener beneficios, pero los suecos han pasado de 28.000 trabajadores en 1977 a 7.000, y actualmente las declaraciones de los líderes sindicales y políticos de Suecia señalan que el único error que cometieron fue el de no haberlo hecho antes. Esta es la manera en la que yo creo que se recupera la competitividad.

Respecto a la relación con Europa no tengo aquí los datos, pero se los facilitaré con mucho gusto. En cuanto a la inversión en tecnología avanzada, también. Es una apuesta hacia el año noventa y tenemos que ir reduciendo esa aportación de importaciones a las que antes hacía referencia el Director general.

Respecto a la cuestión planteada de los niveles de decisión a factorías y su no cesarismo, tengo que decir que en unos momentos en los que se está llevando a cabo la reconversión es absolutamente necesario, en mi opinión, tener una visión global del problema de la construcción naval en España, porque el sumatorio de la solución parcial de cada uno de los problemas no es la solución del sector. Yo no voy a caer en la tentación, bajo ningún concepto, de enfrentar a Astano con Sestao, de enfrentar a AstanoFerrol con Puerto Real. Sería fácil, pero yo no voy a hacer, y me resisto absolutamente a hacerlo. La única solución, en mi opinión, está en dos líneas fundamentales: una, concentración de la producción, no diversificación; no que allí haya un barco y allí dos y aquí uno y medio; no esa lucha y ese mercado por un barco. Concentración de la producción significa que aquella poca carga de trabajo que podamos lograr la vayamos aplicando en un índice de prioridades, factoría a factoría, a aquellas que nos parezcan más rentables. La segunda línea fundamental es la especialización. La única manera de resolver el tema es especializando a las factorías en tipo y tamaño de buque. Desde mi punto de vista no se puede pensar que todas las factorías pueden producir todo, porque si usted luego deja la acción comercial, si usted deja la producción, como usted dice, descentralizada, también hay que dejar descentralizada la cuenta de resultados y, entonces, sería otro cantar, pero si la cuenta de resultados está centralizada, las decisiones de producción y contratación tienen que pasar por unas políticas generales. ¿Por qué? Porque no se puede contratar en pérdidas y porque no se puede contratar contra almacén, y las tentaciones que tiene cualquier Director de factoría, y yo las tendría, ante las presiones de mis trabajadores, ante las presiones locales de que yo contrate como sea porque lo importante es que haya trabajo, son muy grandes. Y le voy a decir otra cosa, son muy grandes porque la contabilidad que tenemos, que está aprobada por

nuestros auditores, que son Arthur Andersen, significa que las decisiones tomadas hoy aflorarán contablemente dentro de dos años, porque el resto se contabiliza como hora en curso, y cuando aflorarán las pérdidas es dentro de dos años. La tentación que a cualquier ejecutivo le cabe de tomar decisiones hoy, para resolver problemas de hoy, cuando afloran contablemente dentro de dos años es muy grande. Por tanto, o eso entra dentro de unas políticas globales y generales o, si no, difícilmente se puede llevar a cabo una reconversión global. Además yo creo que esas políticas globales son muy sencillas. Significan un control y significan una auditoría. Significan claramente que no se puede contratar en pérdidas ni contra almacén y que, además, se tiene que ser competitivo. A partir de ahí, con la especialización de las factorías, que cada Director comercial busque la máxima carga de trabajo que pueda.

Se ha dicho también, y quiero contestar claramente, que yo había —y lo he oído así— dado orden de que no se contratasen buques en Astano porque se tenían que contratar en Cádiz. Me parece que ha sido usted, señoría, quien lo ha manifestado. Yo le quiero decir que quien le haya informado miente miserablemente. Yo no he dicho jamás eso; nunca, y lo digo aquí porque creo que es donde corresponde. Nunca he dado esa instrucción. Por tanto, quien le haya informado está equivocado o es malintencionado. Este es un tema grave. Perdonen que haya sido tan contundente, pero creo que, si ustedes me lo permiten, en estas cosas hay que ser así de contundentes, porque también la afirmación que se ha hecho era muy contundente, y yo quiero dejar absolutamente claro aquí que eso no es cierto.

También hay otra pregunta referida al asunto AESA—Ultramar—Cádiz. La renegociación que hemos hecho con Ultramar no nos ha costado ni nos va a costar ni un duro más, lo cual no quiere decir que esos barcos no se hubieran contratado. Ni una peseta más de aquello va a suponer la renegociación. El problema de Ultramar era muy sencillo: son unos barcos contratados a un nivel que hoy día es el doble de a lo que lo podrían contratar en Corea. A estos señores se les ha caído el mercado; vieron entonces la posibilidad de no aceptarlos. ¿Cómo se hace esto? Se ponen 15 inspectores y se empiezan a buscar todas las pegas para no recibir los barcos. Además de eso, no hay una coordinación necesaria y suficiente (y ahí voy a lo que antes decía de la necesaria centralización de algunas decisiones entre el director de la factoría y la central) y, sin embargo, la otra parte está perfectamente informada de lo que se está haciendo, porque el responsable de esa factoría no aborda, o retrasa el abordar, su error ante la central y va retrasando la decisión, llegando la situación a extremos muy graves.

Hemos estado tres meses negociando. Este señor empezó negociando hace tres meses en Astilleros Españoles, y ambos tuvimos que levantarnos de la reunión, y al cabo de tres meses no vamos a perder una peseta y me han rogado que mi mujer sea la madrina del primer barco. No es sólo labor mía, ha sido un equipo de negociación descentralizado quien ha estado tres meses negociando

duramente el problema. No me quiero apuntar esos tantos; es el equipo el que ha trabajado.

Aprovechamiento integral de las riquezas marinas, estudios de aprovechamiento. Yo creo que se refiere usted a la ingeniería oceánica básicamente. Estamos trabajando en ello. Existen muchos proyectos. Tengo la intención de que se trabaje sobre proyectos, porque éstos tienen la ventaja de que rompen horizontalmente la organización vertical excesivamente rígida que tenemos, y vamos a trabajar en proyectos concretos. Hay personas en Astano que tienen amplios conocimientos, como ingenieros y personal de otro tipo, sobre temas de ingeniería oceánica, transporte de agua —que también se ha mencionado antes—, etcétera; nosotros tenemos la intención, por supuesto, de desarrollar al máximo estos proyectos; lo que pasa es que estos proyectos son de lenta maduración y hoy la demanda es dudosa, pero vamos a avanzar en ello.

Contesto ya a las preguntas —si no me he saltado ninguna— que me ha formulada el Diputado señor Gracia. Le agradezco mucho su bienvenida porque, personalmente, la necesito. ¿Cuántos buques y TRBC han sido desviados de Astano desde que yo soy Presidente? Ninguno; absolutamente ninguno. ¿Cuánto han variado los contratos desde las declaraciones? Es difícil de valorar porque también se han sucedido otros acontecimientos como han sido movilizaciones, exceso de tensión. La verdad es que yo, hasta el momento, no tengo conocimiento de que ningún cliente importante que tuviera asegurada su presencia la haya retirado por unas declaraciones. Yo no sé valorar, en estos momentos, el daño que se haya podido producir. Además, si fuera por unas declaraciones, yo creo que sería darles demasiada importancia.

La situación está ahí, las movilizaciones estaban programadas desde antes de mis declaraciones; tengo el calendario y puedo decir que se han ido produciendo perfectamente organizadas, y si yo no hubiera hecho estas declaraciones, también se hubieran producido. Sin embargo, usted dice que el estado emocional no está creado por los hechos, sino por la aclaración de estrategia política y sindical de otros.

Si la interpretación que se pudo dar a mis declaraciones contribuyó en algo a crear esta situación, yo, desde luego, lo lamento mucho; personalmente no lo creo. Lo que dije como lo que digo ahora creo que es exponer la evidencia y la realidad de los hechos. Si es oportuno o no, habría que valorarlo. Lo que no he hecho ha sido decir nada falso. Lo que no he hecho ha sido dramatizar excesivamente las cosas. Lo que no he hecho ha sido recibir instrucciones de nadie para hacer cierto tipo de declaración. Lo que he hecho ha sido plantear honestamente una situación que me parece agobiante y que, como máximo ejecutivo de una empresa pública, tengo la obligación ante mi Consejo de Administración, ante mis accionistas y, por supuesto, ante los responsables del pueblo español, de decir honestamente cuál es la situación y ser «propositivo» en las alternativas.

Por último, con permiso del Presidente, quisiera reafirmar algo importante para mí. Las ideas de que Astano está sacrificada, de que es quien paga los platos rotos de

la reconversión, de que hay una cierta política contra una región española, de que alguien le da directrices en este sentido al Presidente de Astano o que eso está dentro de una confabulación o de una política más global, desde luego yo las rechazo de pleno. Yo no recibo instrucciones en ese sentido porque, entre otras cosas, no me las dan; pero, además, personalmente no aceptaría ese tipo de sesgo.

Quiero decir bien claro que Astano como factoría va a seguir abierta al máximo de las posibilidades que tenemos. Mi objetivo fundamental es el salvamento de Astano, porque si no, no estaría de Presidente de esta empresa, y las personas que me han elegido para estar de Presidente, creo que me conocían suficiente como para saber que mi talante no es precisamente el de ir a un sitio para cerrarlo, sino de ir a luchar por él.

Astano va a permanecer en funcionamiento al máximo de sus posibilidades, pero las nuevas construcciones de Astano, como las nuevas construcciones del conjunto de los astilleros grandes de este país, están bajo una situación muy crítica y estamos en negociaciones de las que espero con mucha ilusión que, al final, salga una solución que sea la mejor para el sector.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, don Pedro Sancho, por su presencia, por haber estado con nosotros para contestar amablemente todas y cada una de las preguntas que le han sido formulada por los distintos parlamentarios que han intervenido.

Nada más. Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las tres de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro y cuarenta minutos de la tarde.

— COMPARECENCIA DE LA ILUSTRISIMA SENORA DONA CARMEN MESTRE, DIRECTORA GENERAL DE LA ENERGIA, Y DON ALBERTO LOPEZ GARCIA, SUBDIRECTOR GENERAL DE ENERGIA NUCLEAR, PARA INFORMAR SOBRE LA PARALIZACION DEL PROGRAMA DE LAS CENTRALES NUCLEARES, A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR

El señor PRESIDENTE: Buenas tardes.

Se encuentran entre nosotros la ilustrísima señora doña Carmen Mestre, Directora general de la Energía, y don Alberto López García, Subdirector general de Energía Nuclear, para informar a esta Comisión sobre la paralización del programa de las centrales nucleares, a solicitud del Grupo Popular, conforme consta en el orden del día distribuido y que conocerán todas sus señorías.

Aparte de agradecer, como es lógico, la presencia de las personas citadas, vamos a iniciar el orden del día dando la palabra a doña Carmen Mestre para que pueda exponer, en el plazo de tiempo que estime más conve-

niente, la información que crea más apropiada en orden al carácter específico de la comparecencia.

Sin más preámbulos, doña Carmen Mestre tiene la palabra.

La señora DIRECTORA GENERAL DE LA ENERGIA (Mestre Vergara): Buenas tardes.

Yo creo que una buena manera de empezar es explicar cómo ha salido a la opinión pública el tema de la parada nuclear, porque entiendo que la parada nuclear no existe, es algo que no se ha llevado a cabo. Yo entiendo que la parada nuclear es una acción que va a tomar el Parlamento cuando en su día apruebe el Plan Energético, en donde se tendrán en cuenta un número determinado de kilowatios de origen nuclear, otros kilowatios de carbón, hidráulicos, etcétera. En la medida en que en el Plan Energético Nacional quede marcado el tamaño del parque eléctrico previsto, efectivamente si en este momento se produce un exceso entre las previsiones, es decir, entre las centrales nucleares que cuentan con permiso de explotación y las centrales que podrían entrar en el número determinado de kilowatios que se prevean en el PEN, entonces sí que podrá decirse que habrá que tomar una acción sobre este exceso, y esta acción sería lo que podría denominarse parada nuclear.

Las previsiones que se contienen en los documentos que está estudiando el Gobierno sobre el Plan Energético Nacional se han realizado a partir de las siguientes premisas. En primer lugar, se considera que el objetivo de cualquier planificación eléctrica es la minimización del coste de abastecimiento con determinadas limitaciones, como es, por ejemplo, la de la utilización de recursos nacionales en la medida en que se considera que esta utilización de recursos nacionales minimiza la vulnerabilidad nuestra respecto a la dependencia del exterior. Pero, insisto, el objetivo es la minimización del coste de abastecimiento y, por tanto, la minimización del coste medio del kilowatio/hora que se va a suministrar en el futuro.

Para poder alcanzar este objetivo no hay ninguna duda que es imprescindible que la oferta y la demanda estén lo más ajustadas que se pueda en el tiempo. Esto nunca es posible año a año y paso a paso, en la medida en que los procesos de maduración de las inversiones en el sector eléctrico exigen unos períodos suficientemente largos como para que esta adecuación entre la oferta y la demanda se haga en períodos casi interanuales. Nosotros pensamos que un exceso de oferta que no pueda ser absorbido en un plazo determinado de tiempo necesariamente provoca un aumento del coste medio del kilowatio/hora a abastecer, lo que nos haría menos competitivos con el abastecimiento eléctrico de otros países.

Nosotros pensamos que, además, es necesario que el sector eléctrico pueda tener una estructura de su pasivo, es decir, un volumen de cargas financieras tal que no repercuta de una manera gravosa en este precio final del kilowatio/hora.

Estos dos datos han configurado una serie de medidas, de adecuaciones, de transformaciones del sector eléctrico

que se contemplarán en el Plan Energético que próximamente presente el Gobierno, tendentes a lo que yo podría llamar programa de seguimiento de la evolución de ese sector eléctrico. Este programa de seguimiento implica varias cosas, como que tenemos que ir a prácticas financieras lo más ortodoxas posible, porque todo lo que sea alejarnos de esta ortodoxia nos va a impedir conseguir un kilowatio/hora de precio adecuado y, al mismo tiempo, como decía antes, una exigencia de adecuación de la oferta a la demanda.

¿Qué posibilidades hay de actuar sobre esta oferta cuando resulta excesiva? Yo diría que nos hemos encontrado con que la mayoría de las centrales en construcción, todas las de carbón, resulta que unas han entrado en el año 1983, otras van a entrar en el año 1984 y no sé si queda alguna para el año 1985, pero, en todo caso, son centrales prácticamente concluidas. Por el contrario, el programa nuclear presentaba como característica, que varias de las centrales en construcción estaban, yo diría, casi en los inicios del proyecto, es decir, muchas de ellas no habían llegado al 20 ó 25 por ciento de lo que es el proyecto. Por tanto, a la hora de elegir en realidad no hay elección posible porque nos encontramos con unas centrales prácticamente concluidas y otras centrales que están casi en la primera, yo diría, cuarta parte del proyecto. Este es el motivo básico por el cual sólo se actúa para limitar la oferta sobre las centrales nucleares.

Quiero indicar, además, que las previsiones de fechas de entrada de estas centrales nucleares ponen de manifiesto esto que estoy indicando, porque la mayoría de ellas eran centrales que podrían entrar muy al final de la década actual, mientras que ya he explicado antes que las de carbón entraban ahora mismo. Entre las nucleares hay alguna, como, por ejemplo, puede ser «Trillo 2», cuya inversión no alcanza escasamente ni al 5 por ciento del proyecto.

Lógicamente, se trata de preguntarse qué coste tiene una parada nuclear y si realmente el abaratamiento que se consigue adecuando la oferta a la demanda es suficiente como para poder afrontar el coste que necesariamente tiene que tener una parada nuclear. Lo primero que quisiera indicar es que el coste de la parada nuclear no es estrictamente el valor a amortizar de lo que ya está invertido, sino que a esto le deberíamos de quitar precisamente lo que nos vamos a ahorrar por costes medios que disminuimos; es decir, al valor total de la inversión ya realizada yo tendría que quitarle todo lo que son ahorros que se van a lograr precisamente si consigo estos programas de reestructuración financiera y de adecuación de la oferta a la demanda.

Todos estos datos son los que han hecho prever que todo lo que sea afrontar lo antes posible problemas de inadecuación dentro del sector eléctrico era mejor, desde el punto de vista económico, que dejar el problema para más tarde y que vaya aumentando de volumen. Y es precisamente en este sentido en el que se explica la última Orden ministerial de tarifas eléctricas que corresponde, aproximadamente, al 15 de octubre, en la que, dentro de este programa de adecuación de la oferta y la demanda

del sector eléctrico, se previó la dedicación de una parte de las tarifas a una cuenta intervenida a nombre de Unesa, con cuyos efectos se iban a ir amortizando todos los costes financieros, más amortización de las inversiones, derivados de la posible parada nuclear cuyo tamaño se decida en el Parlamento. No se puede decir, hasta que SS. SS. no hayan decidido cuál es el tamaño del parque nuclear que se prevea para el año 1992, de cuánto puede ser esta parada nuclear, ni siquiera si va a existir o no, y lo único que ha intentado el Gobierno ha sido poner los mecanismos financieros adecuados para que, dentro de este intento de mejorar y consolidar la situación financiera del sector eléctrico, se tengan en cuenta todos los mecanismos de recursos financieros necesarios para llevarlo adelante.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. Vamos a iniciar el turno correspondiente a preguntas por parte de los Grupos Parlamentarios. Vamos a conceder la palabra, por consiguiente, al Grupo Parlamentario Popular, que ha solicitado intervenir.

El señor Trillo tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente, desde luego no son para descansar, pero ante la brevedad de la información de la Directora general de la Energía, a quien ya aprovecho para agradecer su presencia aquí, juntamente con don Alberto López, rogaría diez minutos de receso para recomponer nuestros planteamientos, porque esperábamos una intervención más expandida, más amplia, más tranquila y no una de tal brevedad. La comparecencia está solicitada, concretamente, para que informe sobre la paralización del programa de centrales nucleares, y exactamente, si me remito a lo que ha dicho —empezó diciendo que no existe paralización—, por nuestra parte la reunión se ha terminado y nos vamos a casa. Si, por el contrario, como es nuestro deseo, entre otras muchas cosas por no desairar a la Directora general, y mucho menos estando aquí con nosotros, recomponer nuestras preguntas, solicitaría, como se viene haciendo, diez o quince minutos de descanso.

El señor PRESIDENTE: Señor Trillo, su Grupo tiene derecho a solicitar este periodo de tiempo para poder preparar las preguntas. Solamente me resta recordarle que la solicitud de comparecencia que hizo su Grupo no se reducía a la Directora general de la Energía, sino que se extendía a don Alberto López Castillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Si quiere hablar él, nosotros consumiríamos después esos minutos de descanso.

El señor PRESIDENTE: No. Vamos a suspender, por consiguiente, la sesión durante diez minutos, tal como ha solicitado el Grupo Popular, con el fin de que cada uno de los Grupos pueda preparar las correspondientes preguntas o valoraciones que estimen más convenientes al caso.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Se lo agradezco, señor Presidente. *(Pausa.)*

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión.

Señor Trillo, ¿va a intervenir por el Grupo Popular? *(Asentimiento.)*

El señor Trillo tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente.

Realmente, todavía no estoy repuesto de mi asombro, porque cuando esperábamos una amplia explicación por parte de la Directora general de Energía, como algunos de los Diputados aquí presentes, casi no me había puesto a escribir cuando la Directora había acabado. Bien es verdad que para decirnos lo que empezó diciendo, que no existe paralización de las centrales nucleares, a lo mejor no hacía falta ni siquiera la comparecencia y nos hubiéramos quedado todos muy a gusto. Pero no deja de ser curioso —quizá haya circunstancias que se le escapen a este Diputado— que negociándose en estos momentos, si es que no se está aprobando o no está ya confeccionado, el Plan Energético Nacional, que viviéndose situaciones realmente conflictivas como consecuencia de eventuales paralizaciones o amenazas de paralizaciones del programa nuclear, se hagan muy recientemente declaraciones, no exactamente por parte de la Directora general de la Energía, pero ella estaba presente, al igual que el señor Martín Gallego, en las que se dice que el freno nuclear supone un ahorro de inversión de 1,1 billones. Este Diputado, que además de Diputado es ingeniero industrial, sabe que cuando se frena se termina parando, y esto del freno nuclear no lo digo yo, lo ha dicho el señor Martín Gallego, y la señora Mestre estaba delante. Así que, nuestro asombro, repito, a la vista de la exposición, insólita que se nos ha hecho, aunque evidentemente ortodoxa, puesto que se nos ha llegado a decir que se va a pretender que las prácticas financieras sean lo más ortodoxas posibles; ¡pues estaría bueno! Lo menos que puede esperar un Parlamento de un Gobierno es que las prácticas financieras sean lo más ortodoxas posibles. Realmente es una frase que hay que pensar dos veces seguidas.

Dicho todo esto, de todo el cúmulo de preguntas que teníamos preparadas para una exposición amplia, que supongo que vendrá (es muy posible que venga, y ocasiones vamos a tener en un futuro de discutirla, puesto que la propia Directora general de la Energía ha reconocido que será este Parlamento a quien pase la decisión que se tome sobre los consumos eventuales de energía de futuro y actuales, se opte por una vía o por otra en cuanto a las fuentes de producción de esa energía), a efectos estrictamente de orientación de la Comisión de Industria, yo desearía que nos dijera, si es que lo tiene a mano la Directora general, los costos del kilowatio/hora actuales por carbón, por uranio enriquecido y uranio natural, por fuel y por gas. Y, por hacer otra pregunta más, desearía

que nos dijera el incremento de la demanda real que ha habido en el año 1983 en el consumo de energía eléctrica en España.

Dicho esto, cedo la palabra a mi compañero, en el bien entendido —y no lo tome usted en absoluto como un desprecio, mi querida señora— de que, de verdad, teníamos preparados ciertos temas, pero lo que pasa es que, insisto, espeábamos otra información. A lo mejor no está en condiciones de darla, pero en ese caso el Parlamento se hubiera merecido, quizá, que muchos de los Diputados aquí presentes no hubiéramos tenido que comer en veinticinco minutos para poder estar aquí a las cuatro y media; así de simple es el tema. Dicho esto, repito, cedo la palabra a mi compañero de Grupo señor Corte.

El señor PRESIDENTE: Si me permite el señor Trillo le diré que no he cortado su solicitud de información, aunque quizá se refiera más a un contexto global de valoración de toda la cuestión energética, porque puede referirse también a motivos que justifiquen o no la existencia de un programa amplio de energía nuclear. Pero quisiera recordarles, sobre todo a efectos de la intervención del señor Corte Mier, que no discutimos aquí el Plan Energético, es decir, todo problema global de demanda de energía y previsiones de crecimiento, etcétera, porque esto nos llevaría a un debate no previsto para esta sesión. Les agradecería que, en la medida de lo posible, se limitaran al objeto de la comparecencia; siempre con la flexibilidad de esta Presidencia, que ustedes saben que existe.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente, por mi parte he terminado.

El señor PRESIDENTE: Ya lo había oído y lo había aceptado así, señor Trillo.

Tiene la palabra el señor Corte Mier.

El señor CORTE MIER: Gracias, señor Presidente.

Señora Directora, evidentemente estamos en parte conformes, a pesar de la sorpresa, en que no existe paro nuclear. Desde luego, hace poco más de un mes, el Ministro de Industria y Energía ya manifestó en el Congreso que no había tal paro nuclear, que lo que había habido era un preaviso, una especie de tarjeta amarilla a las centrales inversoras respecto a esto. Pero nosotros creemos que eso es un poco de pantalla, porque evidentemente esa tarjeta amarilla, ese preaviso tiene unas repercusiones y nosotros creíamos que hoy aquí se nos iba a explicar o pormenorizar un poquito más en qué consistía ese preaviso de moratoria —no parón, de moratoria— de la construcción de las centrales nucleares. Nosotros estábamos convencidos, y así creo que ustedes lo han reconocido, de que el parar de una forma rotunda las centrales sindicales iba a suponer en estos momentos algo grave... *(Un señor DIPUTADO: Son centrales nucleares.)* Perdón, ¿qué es lo que había dicho?

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Centrales sindicales.

El señor CORTE MIER: Perdón, es la costumbre quizá diaria de tratar al mismo tiempo con otro asunto. *(Risa.)* Perdón, señor Presidente; de todas formas no está mal eso tampoco.

En cuanto al parón de las centrales nucleares, evidentemente creo que el Gobierno se ha dado cuenta de que suponía un problema de paro grande en España, se estaba hablando del orden de 25.000 y casi otros tantos más añadidos como consecuencia de empresas colaboradoras, y creo que el hablar de un paro nuclear sería gravísimo en este momento. No obstante, tenemos secuelas importantísimas en estos momentos de ese preaviso. Yo me estoy acordando ahora de General Eléctrica, con una suspensión de pagos enorme, fundada en que no hay posibilidades de seguir trabajando con bienes de equipo, independientemente de que haya otras circunstancias, que quizá sean las mayores para haber tomado esa decisión.

No obstante, olvidando ya este tema de la moratoria de las centrales nucleares, yo quisiera referirme a un problema que pudiera ser subsidiario de este preaviso, y me voy a referir muy concretamente a los contratos de suministro de uranio enriquecido que tiene España a través de la empresa ENUSA. Esta es una empresa nacional que creo es del INI y de la GE, con el 60 por ciento de participación del INI, creo recordar. Parece que estos contratos de suministro están repartidos así: un tercio Estados Unidos, un tercio Rusia y un tercio a través de Eurodif, empresa en la que España me parece que tiene una participación del orden del once y pico por ciento. Parece ser que no hay problemas con Rusia porque han derivado los envíos, y a mí me gustaría saber, al haber ese contrato con Rusia y haberse desvirtuado los envíos, qué costo tiene para España ese desvío, porque supongo que algo costará.

Parece que tampoco hay problemas con Estados Unidos, que lo están vendiendo a otras centrales nucleares, y le agradecería también que me dijera qué repercusión económica es la que tiene España con motivo de este preaviso de no haber centrales nucleares.

Pero donde creemos que verdaderamente existen problemas —creemos, usted me lo dirá— es con la multinacional Eurodif, y esa es prácticamente mi pregunta: ¿qué repercusiones está teniendo la moratoria del programa nuclear en los contratos que ENUSA tiene con Eurodif? A mí me agradecería que cuantificara las repercusiones de forma económica, porque de la misma podríamos disipar una creencia generalizada en España de que quizá diésemos un paso atrás, que la sociedad se viese nuevamente afectada por un problema político más que económico, ya que fue propiciado por el Gobierno socialista en sus programas de bienestar general que tenemos que gastar menos.

Al hilo de lo anterior, también quisiera preguntarle, señora Directora, si en el año 83 se importó energía eléctrica y, de ser así, cuántos kilowatios/hora y a qué precio medio. Y si se exportó energía eléctrica, saber a qué precio kilowatio se ha vendido; si ha sido o no rentable. Asimismo, como estamos en el año 84, nos gustaría saber si hay posibilidades de seguir exportando, porque esto

daría campo a unas cuantas elucubraciones respecto a las centrales nucleares.

Hay otra serie de cuestiones, como el consumo de energía y precio de la energía actual, que creo que mi predecesor, señor Trillo, ya ha preguntado, por lo cual yo lo omito.

Nada más, señora Directora, y muchas gracias. Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Corte Mier.

¿Por el Grupo Mixto desea intervenir el señor Fernández Inguanzo? *(Asentimiento.)* Tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señora Directora, por su presencia aquí.

Yo voy a ser muy breve. Es evidente, y lo estamos demostrando en toda nuestra actuación, que los Diputados comunistas estamos de acuerdo en la explotación al máximo de nuestras posibilidades energéticas, tanto de cara al desarrollo industrial de nuestro país, al mejoramiento técnico de nuestro país, como a la elevación de la calidad de vida de nuestro pueblo. Estamos porque prioritariamente se explote al máximo la energía nacional y, por tanto, en primer término, y como lo más caracterizado de ella, el carbón. Pero no descartamos tampoco la utilización de la energía nuclear. Ahora bien, consideramos que respecto a esto, y a la vista de las experiencias que hemos ido recogiendo aquí, en el mismo Parlamento, se ha actuado con excesiva celeridad en esa dirección.

Las últimas comparecencias que hemos tenido en las Cortes han puesto de manifiesto que las centrales nucleares son un peligro muy serio desde todos los ángulos de vista y, en cambio, no está en ellas garantizada aún la máxima seguridad. Hemos visto cómo con frecuencia se producen muchas anomalías, peligrosas anomalías, y que no están claros, inclusive en los organismos rectores, los criterios a la hora de abordar esas anomalías.

El señor PRESIDENTE: Señor Fernández Inguanzo, me parece que ése no es el tema que estamos discutiendo en este momento.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Es el tema para explicar mi posición. Trato de justificar mi posición ante esa moratoria.

El señor PRESIDENTE: Yo le agradecería que no hiciese comentarios de ese tipo, porque me vería obligado a cortar su intervención.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Perdón, señor Presidente; no lo haré.

Entonces, por esa razón, nosotros estamos totalmente de acuerdo con que se produzca una moratoria, que se actúe con mucha más prudencia, pero quisiéramos saber,

en primer lugar, si existen presiones que pueden determinar la posibilidad de pérdidas de puestos de trabajo y cómo se puede cuantificar esa posibilidad.

En segundo lugar, y por último, quisiéramos saber también qué va a pasar con los 200.000 millones de pesetas que se han invertido en la central de Lemóniz.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fernández Inguanzo.

El señor Mardones, por el Grupo Centrista, ¿desea intervenir? (*Asentimiento.*) El señor Mardones tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente.

Yo había venido preparado con un cuestionario de amplio repertorio sobre el tema de la tan anunciada situación de paralización nuclear en los medios informativos. La escueta y magra intervención de la Directora general de la Energía deja estos papeles fuera de uso. No obstante, si quisiera, al hilo de su breve intervención, que me ha dejado bastante defraudado, porque entendía que esta materia, que estaba motivando ríos de tinta en sistemas informativos de opinión pública, en revistas especializadas y de cuestiones políticas también, hubiera merecido un comentario mucho más amplio por parte de la Directora general; si quisiera, repito, entrar en el tema.

Mi primera sorpresa es que se centra exclusivamente el tema de esa supuesta inquietud, que la señora Directora ha afirmado reiteradamente que no se trata de ningún parón nuclear, se remite a dos cuestiones; una, a que se estudiará íntegramente cuando el Gobierno presente al Parlamento el Plan Energético Nacional. Qué duda cabe que es un componente fundamental el uso de la energía nuclear dentro de un Plan Energético Nacional de todo Estado, pero que la justificación fundamental, básica y prácticamente única que ha dicho la señora Directora general sea una justificación financiera, esto es lo que me llena de relativas suspicacias sobre el planteamiento general del tema y me introduce unos componentes de duda. Me explicaré.

Si toda la decisión se basa en minimizar costes de abastecimiento y coste medio de kilowatio/hora, parece que es un planteamiento congelado en el tiempo, es decir, situación actual, y un plan de centrales nucleares no puede ser nunca contemplado en situación ni de oferta ni de demanda del momento presente de la fecha de hoy, ni puede ser tampoco remitido a cuestiones de coste kilowatio/hora también al momento actual, sino que se entiende que son planes que por el consumo de alta tecnología que llevan implícitos, de innovación tecnológica de una gran dinámica, están proyectados en el espacio y no solamente se puede hablar aquí de a medio plazo, sino de largo plazo y tienen que ser planteados no como supuestos de corto plazo, sino, como mínimo, de medio y, normalmente, de largo plazo.

Cabría entonces ahí una explicación diciendo que hay planteamientos tecnológicos en este momento y de

construcción de centrales nucleares en España que podrían quedar obsoletos porque están en una generación de producto industrial que está superado en otros países punteros industrialmente ya por este caso. Pongo por ejemplo, en este momento, a la Unión Soviética, que está en la tercera generación de centrales nucleares, y entonces estamos condenando al país a un posible retraso en todo este planteamiento.

En segundo lugar, señora Directora general, cuando usted justifica que no hay parón y lo remite a una cuestión puramente de minimizar los costos de abastecimiento, lo curioso aquí es que como hay «de facto» una paralización de obras, y hay ejemplos, sobre todo la geografía, de las diversas centrales nucleares, aunque sea con el ejemplo que usted ha puesto de la de Trillo-2, que solamente tiene invertido el 5 por ciento de la inversión prevista en el proyecto, lo que ocurre es que la Orden ministerial del año pasado sobre tarifas eléctricas está ya actuando fácticamente y, de hecho, sometiéndolo en este momento a los españoles a un impuesto por vía de tarifas para paralizar obras. Es decir, debemos ser uno de los países más genuinos del mundo en este momento, porque aquí se están pagando impuestos vía tarifas eléctricas por esta Orden ministerial para no hacer cosas. Lo normal en un país, por muy dura y muy fuerte que sea la crítica a una presión fiscal o a un desmedido aumento de las tarifas de cualquier servicio, es que se haga lógicamente cuando se pide un esfuerzo a ese país para una industrialización, para una creación de puestos de trabajo, para un avance hacia delante, pero pagar para no hacer cosas y para paralizar parece un poco raro.

Me gustaría encontrar una explicación en la señora Directora general de la Energía, dado el planteamiento que nos ha hecho de minimización de costes, habiendo incluso yo mismo de reconocer que existen competencias en materia de precios energéticos en su Departamento, en el Ministerio de Industria y Energía, porque una explicación puramente financiera de este proceso la hubiéramos pedido mediante la comparecencia aquí de un Director general del Ministerio de Economía y Hacienda para que nos explicara toda la imputación que pueda tener en los Presupuestos del Estado o en cualquier elemento de inversión que pueda existir sobre la nación. Sin embargo, entendíamos que el Ministerio de Industria y Energía podía aportar un componente más en consonancia con la naturaleza de sus competencias esenciales, más que las puramente financieras.

Con esto, señora Directora general, creo que lo he dicho todo al hilo que me ha motivado su intervención, porque lo demás parece que puede estar aquí holgando en este sentido.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Mardones.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Sáenz tiene la palabra.

El señor SAENZ LORENZO: Muchas gracias, señor

Presidente; muchas gracias, señora Directora general, por su presencia aquí.

Efectivamente, en su intervención, la señora Directora general nos ha dicho que la paralización o no del programa nuclear depende de la revisión del Plan Energético Nacional, revisión que esperamos tenga entrada en esta Cámara y podamos discutir a fondo los criterios en los que está basado y las distintas alternativas que pueda ofrecer.

Sin embargo, nuestro Grupo Parlamentario quiere señalar cuáles han sido sus posiciones en momentos anteriores y cómo pueden estar orientadas estas posiciones en este momento. Yo diría que en la discusión del anterior Plan Energético, que está directamente entrelazado con la paralización o no del programa nuclear, nuestro Grupo Parlamentario fue muy crítico con las previsiones y con las propuestas que nos mandó el Gobierno; crítico del crecimiento de la demanda que estaba previsto y respecto de cómo se distribuía la oferta eléctrica.

Nuestra crítica estaba basada en que había una sobre-dimensión del crecimiento. Desde entonces han pasado cinco años y hay que decir que la realidad del crecimiento del consumo de energía y la realidad del crecimiento del PIB ha dado la razón a nuestro Grupo Parlamentario, que sostenía que efectivamente aquel Plan Energético era un plan de oferta; es decir, en él primero se había determinado cuál debía ser la oferta energética y, con respecto a esta oferta, se había decidido cuál iba a ser la demanda. Por tanto, resultaba una demanda falaz y una demanda que no sostenía la más mínima crítica.

Vamos a soportar las consecuencias de aquellas decisiones, que fueron desafortunadas totalmente. Nosotros, evidentemente, esperamos que el nuevo Plan Energético Nacional que el Ministerio nos envíe se base, fundamentalmente, en unas previsiones razonables de demanda y que la oferta energética, y en particular la oferta eléctrica, sea una oferta que se planifique de acuerdo con una optimización de la utilización de los recursos económicos que tiene nuestro país.

En este sentido yo quisiera plantear un par de preguntas a la señora Directora general. Naturalmente, el Plan Energético está próximo a entrar en esta Cámara, se supone que están trabajando ya sobre él y, por tanto, yo preguntaría qué criterios se están manejando en la Dirección General para cuantificar la demanda, cuáles son los criterios básicos que se están utilizando para cuantificar la evolución de la demanda en los próximos años.

La segunda cuestión que le querría plantear es cuáles son los criterios económicos con que se están valorando las distintas alternativas que existen, porque, evidentemente, supongo que se habrán barajado distintas alternativas respecto de la oferta, es decir, tamaño nuclear, de energía hidráulica, de energía térmica convencional, etcétera. ¿Son unos criterios globales, son unos criterios en los que se particulariza central por central sobre precios de cada central o se pretende más bien una globalización de los criterios sobre la base de coste económico para el país?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sáenz. Don Carlos Dávila tiene la palabra.

El señor DAVILA SANCHEZ: Yo empezaría, pero no lo voy a hacer, por plantearle a la Directora general una pregunta que, insisto, no se la voy a hacer y que voy a contestar yo por mí mismo, para luego hacer las reales preguntas que quisiera plantearle.

La que no le voy a hacer es si ella compartiría conmigo la sorpresa ante la sorpresa que aparentemente se ha producido en la Cámara ante lo que no era más que una posición absolutamente lógica, que no podía ser otra porque lo que no es no puede ser interrogado sobre sus consecuencias virtuales hasta que llega a serlo. Es decir, evidentemente, nadie puede hablar de paralización del programa nuclear mientras no exista. En cambio, si que me gustaría, si ella me permite, plantearle tal vez algunas preguntas de un mayor contenido político, por lo siguiente.

Yo tengo la sensación, y muchos compartimos esa idea, de que por encima de lo que puede ser un aparente debate apasionado en los medios de comunicación sobre lo que sea la opción nuclear en España, eso no es evidentemente, para los que tengan la mínima información del sector, más que una apariencia o bien una toma de posiciones lógicas, legítimas y plausibles de mayor o menor ventaja en las negociaciones o en las conversaciones en curso sobre ese gran problema español que es el sector energético, dentro del cual el tema nuclear no es, desde luego, el único problema, pero sí es, probablemente, uno de los de mayor repercusión. Es decir, si sobre la anécdota o sobre lo que es superficial vamos al fondo, hoy se puede decir que existe un consenso generalizado, aunque a lo mejor no explicado suficientemente, entre todos los sectores respecto de cuál sea la realidad española en el tema nuclear.

Es decir, pocas dudas tiene el sistema financiero español de que debe tratar de salir cuanto antes de esa situación delicada en la que se encuentra nuestro sistema financiero, debido a la grave carga que suponen ciertos endeudamientos que, con independencia de lo lógicos o no que hayan sido, hoy son esa pesada carga.

El propio sector eléctrico está también convencido de que una situación de precariedad financiera como la que en estos momentos le acosa, no es bueno prolongarla indefinidamente. Es más, voy incluso al propio sector de bienes de equipo, que legítimamente es el más afectado en un aspecto inmediato, por las consecuencias de este cambio de rumbo energético. Sin embargo, también sabe que tiene soluciones perfectamente válidas, incluso dentro de ese nuevo Plan Energético, y no digamos ya de las posiciones de los propios Partidos políticos, que son claras y diáfanas desde siempre.

Por tanto, haciendo abstracción de que hay legítimamente todo el derecho a hacer esas posiciones y esos escarceos en los medios de comunicación, yo creo que se puede decir que vamos hacia una consecución de un acuerdo nacional que trate de disminuir lo más que se pueda el aprieto en el que estamos metidos, como conse-

cuencia de ese exceso de capacidad energética en general, eléctrica en particular, y dentro de ella, nuclear.

La pregunta que yo en cambio creo de mayor valor político, y desde luego para nuestro Grupo lo es, y que pretenderíamos presentar a la Directora general, es que nos dijera, dentro de lo que la discusión permite y aconseja en estos momentos, hasta qué punto son correctas nuestras ideas de que se va avanzando, lentamente, pero en el buen sentido, hasta conseguir hacer mínimo, mediante ese acuerdo generalizado, la repercusión sobre la economía nacional de la disfunción, no ya energética, sino financiera y desde luego económica que supusieron opciones precipitadas de tiempos anteriores.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Dávila.

Tiene la palabra doña Carmen Mestre para responder a las preguntas y sugerencias que se le han formulado.

La señora DIRECTORA GENERAL DE LA ENERGIA (Mestre Vergara): En primer lugar, yo quiero pedir excusas si les he parecido muy breve. Mi intención no era esquivar cualquier tipo de exposición. Entre otras cosas porque yo he venido aquí citada por un telex, donde se decía que viniera, pero no se me indicaba que hiciera ninguna exposición, y mi falta de experiencia sobre el tema me hizo pensar que venía aquí y ustedes me formulaban preguntas. Por eso les ruego que me excusen.

He ido tomando notas de sus preguntas, y voy a intentar responderlas, aunque no sé si muy ordenadamente.

Primeramente quiero decir que, hasta ahora, no ha habido modificaciones respecto del PEN anterior, en la medida en que como no existe otro PEN, siguen vigentes todas las previsiones hechas anteriormente, lo cual quiere decir que cualquier cambio que se haya efectuado hay que imputarlo a las consecuencias del PEN anterior, en la medida en que, como digo, el Gobierno no ha presentado todavía al Parlamento un nuevo PEN.

Con esto quiero decir, y hay motivos, dado precisamente los nuevos acontecimientos, para la presentación de un nuevo PEN, con independencia del mandato legislativo que existía de darle un plazo determinado de vigencia al anterior PEN. Estos motivos son principalmente que las variaciones del consumo energético y del consumo eléctrico, entre las que estaban previstas en el anterior PEN y las que luego realmente han tenido lugar, difieren suficientemente como para que las inversiones, así como todas las previsiones que estaban contenidas anteriormente, deban revisarse, precisamente para adecuarlas un poco mejor a la realidad vivida en estos últimos años. Probablemente las consecuencias de la segunda crisis del petróleo de 1979 eran difíciles de prever en el anterior PEN, y esto explicaría un cierto optimismo en cuanto a las previsiones de la demanda y, lógicamente, de oferta que allí se contenían.

Esto quiere decir que en el nuevo PEN que el Gobierno presente al Parlamento deberán tenerse en cuenta estas previsiones de demanda, teniendo también presente qué es lo que ha sucedido en los últimos años. Precisamente por esto las previsiones que se han hecho toman en cuen-

ta valores de elasticidades distintos de los que estaban contenidos en previsiones anteriores. Concretamente en el caso del sector eléctrico, que ha salido en la Prensa, y ha habido un debate, todo el mundo sabía que el 3,3, el 4 y el 4,7 era el crecimiento del consumo eléctrico previsto, y estaba basado en una elasticidad que nosotros calculamos entre 1982 y 1990, de 1,11. Quiero decir que las previsiones de la OCDE, de la Comunidad Económica Europea para este mismo período, son de 0,97; que las previsiones de países mediterráneos y de Portugal para este mismo período, son de 0,94, y que las previsiones de los principales países de la Comunidad para este mismo período son de 0,99.

Quiero señalar con esto que, a pesar de todo, quizá se podrían criticar algunas de las previsiones realizadas como de excesivamente elevadas en cuanto a las elasticidades en relación a las de otros países. Esto se debe a que nosotros consideramos que es difícil iniciar un punto de inflexión en una curva de un crecimiento, y que esto necesita un esfuerzo mucho mayor que el que se requiere en otros países, donde realmente el control de la demanda se viene realizando yo diría que casi desde el año siguiente a la primera crisis energética.

Lo mismo podría señalarles a ustedes de las elasticidades correspondientes a las previsiones de demanda energética global. Antes he dicho las eléctricas, ahora podría decir las energéticas, que se prevén para España entre el 1982 y el 1990, en el 0,78, mientras que en la Comunidad Económica Europea es 0,69, en los países mediterráneos, que serían España, Francia, Italia y Grecia, además de Portugal, es 0,60; o sea, vuelve aquí a suceder lo mismo, que efectivamente estamos haciendo previsiones un poco más alcistas en cuanto a las elasticidades de las de otros países.

De todas maneras, nosotros entendemos que esto se debe a la poca utilización que se ha hecho de una política de precios realistas, y que el Plan Energético está basado en la idea de que conviene trasladar todos los costes a los precios, de tal manera que el consumidor español tenga una información correcta sobre lo que cuestan de verdad las cosas que consume. Da igual que sean derivados del petróleo, que sean kilovatios/hora.

Pensamos que con una adecuada política de precios, lógicamente sí vamos a poder conseguir atender la demanda. Este es uno de los temas que han surgido.

Por tanto, insisto, los incrementos de consumo eléctrico que me han pedido para el año 1984, yo entiendo que han sido el 4,5. No voy a intentar explicarlo, porque la explicación de este 4,5 —y ustedes lo pueden comparar con el 3,3— es una previsión a largo plazo, que, por tanto, comprende toda una serie de factores que no son comparables con los correspondientes a un solo año. Necesariamente tendríamos que hacer referencia a los dos años anteriores y entonces yo sí diría que la cifra de 3,3 estaría sobradamente justificada.

En cuanto al coste de las inversiones que se han realizado, el Gobierno pidió a las empresas eléctricas que tienen centrales nucleares en construcción que hicieran una auditoría sobre las inversiones realizadas. En este

momento el Gobierno cuenta con una auditoría, me parece que es para el 30 de junio, de las inversiones realizadas en Lemóniz 1 y 2, Valdecaballeros 1 y 2, Trillo 1 y 2, y Vandellós 2. Estas auditorías realizadas al 30 de junio se volverán a realizar con los datos correspondientes al 30 de diciembre y posteriormente, cuando se sepa la fecha de aprobación del Plan Energético Nacional, será el momento de realizar la última auditoría para que podamos conocer, y el Parlamento pueda saber exactamente, cuáles son las inversiones que podrían estar sujetas a una parada nuclear.

En cuanto al tema de cómo esto ha incidido en algunas empresas de bienes de equipo —me han citado concretamente General Electric y Westinghouse—, lo único que quiero decirles es que en la medida en que no se ha producido la parada nuclear me resulta realmente difícil imaginar las consecuencias de algo que no existe. En todo caso quiero decirles que Lemóniz es realmente Westinghouse, pero yo creo que Lemóniz está parada antes de que el actual Gobierno comenzara su ejercicio. En cuanto a Valdecaballeros, es General Electric, y que yo sepa es precisamente una parada no producida, y de todas maneras nada tiene que ver con la marcha de Valdecaballeros, lo que haya podido motivar los problemas y las dificultades de General Electric. En cuanto a Trillo, que es la otra, saben ustedes que tiene licencia alemana KWU.

Los problemas de ENUSA se han iniciado en el año 1974 con las primeras previsiones eléctricas de la Administración, donde se empezó a dimensionar ENUSA para un futuro de 23 centrales nucleares. No sé si estoy diciendo el número correcto, porque estoy citando de memoria, pero me parece que son 23. Desde luego lo que ha ocurrido desde el año 1974 hasta ahora no puedo contárselo. Puedo hablarles de lo que ha ocurrido en el último año, pero antes no. Sin ninguna duda, los problemas financieros graves que hubiera podido tener ENUSA y que ya no está teniendo en la medida en que está renegociando sus contratos de abastecimiento, se deben precisamente a una falta de previsión para hacer frente a las consecuencias de una parada nuclear que sí tuvo efecto, pero que lo tuvo en la realidad y necesidad de que fuera acompañada de esta divulgación pública que puede tener lugar ahora. Es decir, los problemas de ENUSA —que yo entiendo que en este momento no existen— han sido problemas derivados de anteriores previsiones. Es más, en la última previsión de tarifas del 15 de octubre quiero recordar que está previsto no sé qué porcentaje, pero debe ser de alrededor de cuatro céntimos por kilowatio/hora, destinado (lo mismo que estaba destinado un porcentaje a financiar unas previsiones de amortización acelerada de centrales que nunca vayan a poder entrar en funcionamiento), destinado, digo, para financiar una renegociación del «stock» que pudiera resultar excesivo.

Por tanto, insisto, creo que los problemas de ENUSA, si han existido, ahora no existen y en todo caso es verdad que se está renegociando. La renegociación con la URSS creo que no ha tenido ningún coste para ENUSA, y en cuanto a la renegociación de Eurodif, lo que ha habido es

una transacción; es decir, se importan kilowatios/hora a cambio de disminuir el aprovisionamiento previsto a través de Eurodif.

En cuanto a las cifras de importación y exportación de kilowatios/hora, lo primero que quiero indicar es que a nosotros nos gustaría muchísimo poder exportar cuanto más mejor, entre otras cosas porque la financiación de los «stocks» de carbón ha supuesto un coste importante en la medida en que estos «stocks» no se han movido paralelamente a la entrada en funcionamiento de las centrales de carbón. Por ello nos hemos encontrado en algún momento con un «stock» de carbón excesivo que había que financiarlo. Estaríamos encantados de poder exportar muchos kilowatios/hora de carbón, porque eso, sin ninguna duda, mejoraría el coste que tiene el kilowatio/hora para los consumidores nacionales.

Aproximadamente se importa a tres y pico y se exporta —si digo esto queda fatal para nuestros amigos de otros países— algo así como un 60 por ciento más elevado.

En cuanto a los costes del kilowatio, debo decir que cuesta mucho decirlos, porque depende de cuántas horas utilicemos las centrales. Si las utilizamos todas en la base no es lo mismo que si las utilizamos unas en punta y otras en valle. Lo que les puedo decir es que los costes fijos aproximadamente en este momento serían: las centrales de carbón, 130.000 pesetas por kilowatio instalado; 250.000 en el caso de las nucleares, y 80.000 en el caso de las de fuel, y los costes variables serían: cuatro pesetas en el carbón, tres pesetas en la nuclear y siete pesetas en el fuel. Les ruego que me excusen la falta de precisión, pero venía pensando en la parada nuclear y los datos que les facilito es lo que recuerdo yo, más lo que se acuerdan mis compañeros.

En cuanto al problema de seguridad que planteaba el Diputado del Grupo Comunista, quiero decirle que la Administración no es la responsable de la seguridad, sino que es el Consejo de Seguridad Nuclear, y la Administración tiene el empeño de dar todas las facilidades e incentivos que estén en su mano para que el Consejo de Seguridad Nuclear pueda realizar sus funciones de la mejor manera, pero sin ninguna duda la principal posibilidad la tienen ustedes mismos, que es de quienes depende y son quienes pueden controlar al Consejo de Seguridad Nuclear.

Usted me ha preguntado sobre la central de Lemóniz y yo quiero indicarle que si no hay parada nuclear, muchísimo menos puede haber nombres y apellidos para centrales que pudieran quedar afectadas por esta parada nuclear. Por tanto, me resulta imposible poder hablar en los términos que usted me pide de la central de Lemóniz, porque, que yo sepa, el Gobierno no ha decidido su parada o su puesta en funcionamiento.

Al parlamentario del Grupo Centrista quería decirle, vuelvo a insistir, que lamento que piense que he sido muy breve; quizá con tantas preguntas le haya parecido muy breve y le he podido defraudar. En todo caso, lo que quiero decirle es que la justificación de la política eléctrica del Gobierno contenida en el PEN no es una justificación financiera, sino económica. El objetivo de cualquier

responsable energético de este país necesariamente tiene que ser que se consuma la cantidad adecuada de energía y al mínimo coste. Por tanto, el conseguir minimizar el coste de abastecimiento, sin ninguna duda es lo que debería quitarnos el sueño a cualquier responsable de la energía de este país.

¿Cuál es el problema? El problema es que hay una interrelación entre las prácticas financieras y las prácticas económicas. Yo antes he hablado de ortodoxia en las prácticas financieras. Quiero insistir aquí en que de lo que se trata es de que realmente figure en los activos de las empresas eléctricas el coste real de unos kilowatios, de tal manera que un alargamiento, por ejemplo, del período de construcción de una central, que necesariamente tiene una incidencia sobre los costes financieros que al final tendrán que pagarse por esta central, no suponga una sobrecarga en el inmovilizado de las empresas, de tal manera que al final nos encontráramos con unos kilowatios/hora que difícilmente son competitivos con los mismos kilowatios/hora construidos en otros países.

En cuanto a un tema que no sé muy bien en qué momento se ha expuesto, el tema de las cifras —que antes he comentado— de elasticidades del PEN, quisiera indicar que el 3,3 de previsión de crecimiento del consumo eléctrico no significa que hayamos diseñado un parque eléctrico que sea exclusivamente para crecimiento inferior al 3,3. Hemos diseñado un parque que permite un crecimiento del 4 por ciento de la demanda sin aumentar los costes medios de abastecimiento. También permite un crecimiento del 4,7 de esta demanda, aunque en este caso si se produciría un aumento de los costes de abastecimiento. Y, ¿por qué? Precisamente porque las centrales de fuel, a las que nosotros asignamos un papel exclusivamente en la punta, tanto en la alternativa de 3,3 como en la alternativa de 4, tendrían que aumentar su número de horas y entonces, con un 4,7 desde aquí hasta el 92, nos conduciría a una situación de país claramente despilfarrador de energía eléctrica. Sólo les pido a ustedes que comparen estas previsiones de 4,7 con las que se están realizando en todos los países más o menos industrializados.

En cuanto a si se trata de un impuesto que estamos pagando entre todos los españoles para la paralización nuclear, entiendo que poner las medidas para conseguir que a medio plazo, el sector eléctrico pueda asegurar que está suministrando su kilowatio/hora al precio más bajo posible no puede entenderse como un impuesto; puede entenderse como un intento de tomar el toro por los cuernos. Si realmente existe un problema determinado, no esperemos más tiempo a resolver este problema, sino que, desde el principio, tomemos las medidas pertinentes para buscar los recursos que vayan a permitir asegurar esta minimización de costes a medio plazo.

Sin ninguna duda a nadie le gusta subir las tarifas, y menos a la Dirección General de la Energía. Creo que, efectivamente, se puede decir que hay un pago del kilowatio/hora de los consumidores de este mes a favor de un pago del kilowatio/hora de los consumidores de

dentro de dos años. En todo caso, las posibilidades de que seamos los mismos es suficientemente alta como para que no pueda hablarse técnica y económicamente de que estamos haciendo algo que se parezca ni remotamente a un impuesto.

En cuanto a las previsiones de demanda, yo creo que he explicado antes en qué cifras nos estábamos moviendo de crecimiento de demanda. Lo único que quisiera indicar es que realmente ha sido la demanda a partir de la cual se han realizado todas las previsiones de oferta. Es decir, efectivamente, el Plan Energético que plantee el Gobierno al Parlamento va a estar pensado para dar respuesta a una demanda que es la que se considera adecuada a la situación de este país, y en función de esta demanda se dimensiona la oferta.

En el caso del sector eléctrico se han hecho hasta 20 alternativas de oferta posible. Primero se fueron buscando distintas dimensiones posibles del parque nuclear, del parque hidráulico, del parque de carbones importados y nacionales y de fuel, y se ha ido calculando el coste de cada una de estas alternativas. Este coste de cada una de las alternativas es lo que nos ha permitido que el coste medio de abastecimiento salga más reducido.

No hay que olvidar que introducir, por ejemplo, una central nuclear más en el coste medio de abastecimiento calculado aumenta el coste de kilowatio-hora aproximadamente en 20 céntimos. Si esto es por introducir una central nuclear de más sobre esa alternativa que minimiza costes, cuantas más vayamos introduciendo más se encarecerían los costes del kilowatio-hora.

También quisiera indicar que el trabajo del PEN se ha realizado en el tema concreto del sector eléctrico —que es en el que más se incide aquí— mano a mano con técnicos del sector, incluso tenemos que agradecer al sector la utilización a veces de sus propios ordenadores en la medida en que por razones de rapidez nos era más cómodo diversificar un poco los ordenadores que estábamos utilizando. De ahí que yo entienda que si se ha avanzado en conseguir que la alternativa que se propugna en el Plan Energético Nacional sea entendida por el sector eléctrico. Lógicamente no se puede entender igual por todo el mundo en la medida en que en un sector son varias personas que tienen responsabilidades sobre distintas empresas; empresas que tienen situaciones diferentes y personas que también tienen historias diferentes.

En cuanto al funcionamiento futuro del sector creo que lógicamente cabe esperar con el funcionamiento de la empresa que va a tener los activos de la red de transporte que, tal como se indicaba en el Protocolo que firmó el Gobierno con el sector eléctrico, va a ser un instrumento adecuado para optimizar a la vez el transporte y la producción y que esto va a permitir la decisión de utilizar cada vez las centrales eléctricas que tienen el coste más bajo en detrimento de aquellas que lo tengan más alto. Como entendemos que este objetivo está absolutamente de acuerdo con los intereses del sector, creo que no habrá problemas para que este funcionamiento pueda ser posible.

Creo que he contestado a todo.

El señor PRESIDENTE: Como ha habido alguna queja respecto a la duración de la primera intervención de doña Carmen Mestre y como creo que su segunda intervención ha sido suficientemente amplia, aunque nos ha llevado a plantear los problemas de fondo del Plan Energético Nacional, creo que sería bueno abrir, en todo caso, un segundo turno de preguntas, pero con el ruego de no iniciar un debate sobre el Plan Energético. Es decir, si algún Diputado o Grupo Parlamentario desea hacer alguna pregunta, lo más concreta posible, sobre la intervención de doña Carmen Mestre, daríamos lugar a que, con su contestación, los señores Diputados tuvieran una visión más amplia sobre el objeto de esta conversación.

El Grupo Popular ¿desea hacer alguna pregunta? (*Asentimiento.*) Agradecería que fueran preguntas muy escuetas y con una intervención muy corta.

El señor CORTE MIER: Pequeñísima, señor Presidente. Creo que no he oído nada que hiciera referencia al volumen de energía importada. Yo, por lo menos, no lo he oído.

Como no se nos ha contestado nada sobre esto, puedo contestarme yo mismo. Los números que tenemos son del orden de 1.700 millones de kilowatios-hora importados. Nosotros creemos que importar energía en este momento parece una paradoja al estar propiciando una moratoria al programa nuclear. Le agradecería que me ampliara algo en este sentido. Quisiera saber qué razones hay para esta importación, pudiendo tener una exportación verdaderamente rentable y que parece que tiene futuro. ¿Cuál es el porvenir? ¿Cuál es el futuro? ¿Por qué hemos retrasado un programa nuclear?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Corte Mier.

Señor Fernández Inguanzo, ¿desea hacer alguna pregunta? Sobre todo si se refiere a aclaraciones. (*Asentimiento.*)

El señor Fernández Inguanzo tiene la palabra.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: En primer lugar, tengo que decirle que yo no he responsabilizado al Gobierno de la seguridad de las centrales, pero responsabilizo al Gobierno de la seguridad de los ciudadanos.

Le había hecho una pregunta en cuanto a la posible incidencia en la pérdida de puestos de trabajo de esa moratoria. No me ha contestado a eso.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fernández Inguanzo.

Señor Mardones, ¿desea hacer alguna pregunta? (*Asentimiento.*) Tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Muy brevemente. Me voy a ceñir, aun a mi pesar, a la indicación que nos ha hecho la Presidencia de no entrar aquí en un trasfondo de debate del PEN, porque hablar de cualquier dimen-

sión del programa de centrales nucleares sin referirnos a las hidroeléctricas o a las térmicas de carbón no se entienden. Son tres eslabones que, a mi juicio, están indisolublemente unidos porque los tres, con tres naturalezas distintas en la producción de la energía eléctrica, conducen a una obtención de kilowatios que está dentro del paquete final de kilowatios de oferta —porque estamos hablando de la oferta— y ahora hay que ceñirse solamente a un componente de la oferta.

La señora Directora general de la Energía nos ha dicho que el coste de la parada nuclear o de esta programación es amortizar lo ya invertido y disminuir los costes medios. Sobre este tema le hago la siguiente pregunta. ¿En qué cálculo se ha basado la Dirección General de la Energía, su Departamento, para calcular los periodos de amortización? Sobre esos periodos de amortización sobrecargados —porque se ha puesto una tarifa, que me ha dicho que no es impuesto, pero lo estamos pagando los españoles sin consumirlo—, puede ser que las empresas eléctricas españolas que han entrado a financiar inversiones para centrales nucleares tuvieran en su estudio económico —porque no se les puede negar ese mínimo principio de planteamiento financiero— establecidos los periodos de amortización de las inversiones. Quisiera saber, si la señora Directora general conoce, si esas empresas eléctricas españolas tenían ya establecido el periodo de amortización de las inversiones de las centrales nucleares que ahora han quedado paradas, congeladas o suspendidas —como lo quieran llamar—, y si esos periodos de amortización coinciden con los estudios de su Departamento para hacer esos cálculos de la repercusión que hay en la tarifa y que va a la cuenta intervenida de UNESA.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Mardones.

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Davila.

El señor DAVILA SANCHEZ: Quisiéramos preguntar sobre dos aspectos que tienen una repercusión indiscutible sobre el coste del kilowatio nuclear. Sabemos que se están teniendo en cuenta, pero sabemos que son de una relativa incertidumbre debido incluso a su dificultad de previsión técnica en estos momentos. Quisiéramos saber qué precauciones se van tomando en cuenta para su repercusión económica sobre ese coste del kilowatio de origen nuclear en un futuro a plazo medio. Nos estamos refiriendo, por un lado, a la repercusión de la disposición de los residuos o de los combustibles quemados procedentes de los reactores, es decir, todo el proyecto de la empresa de residuos, y sabemos que es relativamente fácil imaginar cuál sea el costo mínimo repercutible en estos momentos, pero es previsible su repercusión diferente en el futuro.

Un segundo tema que quisiéramos también plantear es si se ha tenido en cuenta la posible repercusión, distinta de la actual, de la posible variación en la estimación del

límite de la responsabilidad civil, que en estos momentos, por ejemplo en Norteamérica, está siendo cuestionada y posiblemente revisada; la repercusión de una modificación de ese límite de responsabilidad civil, que en España es muy bajo, evidentemente afectaría a ese coste del kilowatio. Sabemos que hoy se pueden calcular los valores de mínimos, pero a plazo medio tienen una incertidumbre y quisiéramos saber cómo se prevé esa posibilidad.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Dávila. Vamos a dar ahora la palabra a la Directora general de la Energía. Doña Carmen Mestre, tiene usted la palabra.

La señora DIRECTORA GENERAL DE LA ENERGIA (Mestre Vergara): Efectivamente, no he dado las cifras de importación; me las han pasado y me he olvidado. Creo que incluso pueden ser como 100 kilowatios/hora más de lo que usted ha dicho.

El tema de la importación se debe, primero, a que es una obligación de Eurodif, que desde luego nada tiene que ver con la parada nuclear; o sea, importamos kilowatios porque es un contrato que, además, las empresas eléctricas desean, lógicamente, porque les permite un suministro mucho más barato que algunos de los kilowatios/hora que ellas mismas pueden producir. Por otro lado, es un suministro que se utiliza en el momento adecuado de la curva de carga, es decir, que lo utilizamos precisamente para reducir el consumo de fuel que, al corresponder a centrales que se utilizan en punta, resulta claramente mucho más caro. También quiero decir que nunca hemos superado el 2 por ciento de la producción, precisamente por este argumento que estoy dando de que esto se utiliza sobre todo para kilowatios/hora en punta.

En cuanto a la incidencia de la parada nuclear en los puestos de trabajo, lo que puedo indicarle son las previsiones que se han tenido en cuenta para la realización del Plan Energético Nacional, que yo supongo que serán presentadas en el documento que envíe el Gobierno al Parlamento. Nosotros entendemos que en el Plan Energético hay una creación de aproximadamente 80.000 ó 90.000 puestos de trabajo afectos al momento en que se están realizando las inversiones. Estos puestos de trabajo son netos, incluyen, por tanto, las disminuciones que puedan darse en puestos de trabajo, claro está que siempre que las empresas afectadas no tuvieran otros pedidos en su cartera de pedidos; es decir, que si las empresas afectadas por una parada nuclear tuvieran una cartera de pedidos media, estos puestos de trabajo no quedarían afectados. Calculo que, de todas maneras, no pueden ser muy superiores, yo diría que alrededor de los 12.000 puestos de trabajo, y estos 12.000 puestos de trabajo —insisto— los hemos restado del total de puestos de trabajo que nosotros creemos que genera el Plan Energético.

¿Cuál es el problema? El problema es que los puestos de trabajo no se corresponden a las mismas empresas, es decir, que las empresas, por ejemplo, de grandes bienes de equipo tienen unos problemas distintos que las em-

presas, por ejemplo, que pueden hacer minicentrales o las que pueden hacer calderas nuevas debido al programa de conservación, etcétera. Lo que si hay es un cambio de las empresas, que van a poder estar ligadas a abastecer la oferta de inversión derivada del Plan Energético.

Yo creo que esta explicación es casi como de sentido común, en la medida en que estamos viendo que cualquier sector industrial en estos momentos lo que está haciendo es readaptar sus producciones a unas demandas, que cada vez se le exige menos, para pasar a producir bienes que en este momento gozan de mercado.

En cuanto a los períodos de amortización previstos al hacer los cálculos de una posible parada nuclear, yo diría que los períodos de amortización considerados por el Gobierno son claramente más reducidos que los que corresponden a los períodos de amortización de las empresas eléctricas, en la medida en que el período de amortización de una central nuclear, se puede considerar de una manera prudente como veinticinco años, mientras que la parada nuclear, si se hiciera, pensamos que debería de amortizarse en diez años, que es aproximadamente el período de vigencia de los créditos. Suponiendo que la totalidad de una central estuviera financiada con fondos ajenos debería de amortizarse en su totalidad en diez años. Quizá podemos pensar que una forma razonable de financiación de una central sería 70 por ciento fondos ajenos y 30 por ciento fondos propios. En todo caso, nosotros consideramos que la amortización de ese 70 por ciento debe preverse en diez años en lugar de en veinticinco, que es lo que se tardaría si consideramos la vida útil de la central.

En cuanto a la financiación de los residuos, efectivamente éste es un problema importante en la medida en que hasta ahora no estaba previsto nada en absoluto para financiarlo. Todos los países tienen una afectación de fondos para solucionar el problema de los residuos, que son los residuos que se van produciendo durante la vida de la central más el desmantelamiento de la central. En la última subida de tarifas se ha considerado que la cantidad de fondos destinados a coste de gestión de los residuos es, aproximadamente, 90 céntimos. Tengo que decir que estas cantidades son similares a las de otros países, porque hemos tomado como puntos de referencia a Suecia y Estados Unidos, en la medida en que consideramos que la forma en que tienen solucionado el problema de gestión de residuos en estos dos países puede considerarse suficientemente adecuada.

En cuanto al coste del seguro de las centrales nucleares, efectivamente ahora es casi inexistente, porque en realidad es el Estado el que tendría que hacer frente a todo el coste social derivado de una central. Uno de los objetivos que tiene el Plan Energético es la imputación correcta de los costes allí donde se originan. Es decir, no se trata de que los contribuyentes paguen a los consumidores, sino que, aunque en la mayoría de los casos haya una coincidencia, realmente sepamos cuánto nos cuesta cada kilowatio/hora, del origen que sea, y en el caso del kilowatio/hora nuclear, sin ninguna duda hay que incluir

el seguro, que realmente nos permitiría hacer frente a un posible riesgo nuclear.

Quiero indicar que la Administración en este momento está estudiando un cambio de legislación en este tema, y que probablemente en la presentación del Plan Energético irá incluida una propuesta en este sentido.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. Nada más, por el momento.

Vamos a levantar la sesión, no sin antes agradecer la presencia ante nosotros de la Directora general de la Energía y de don Alberto López García, toda vez que no ha habido oportunidad de hacerle personalmente preguntas a él en relación al tema de esta comparecencia. Aun así, repito agradecemos su presencia ante nosotros.

Muchas gracias. Se levanta la sesión.

Eran las seis y quince minutos de la tarde.

Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00, Madrid (8)

Depósito legal: M. 12.580 - 1961