



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1987

III Legislatura

Núm. 202

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el jueves, 26 de noviembre de 1987

ORDEN DEL DIA

Comparecencia del señor Presidente de CASA para informar en relación a posibles futuros suministros de material susceptible de uso militar con destino a Chile (a solicitud de la Agrupación IU-EC, del Grupo Mixto) (número de expediente 212/000464).

Comparecencia del señor Ministro de Industria y Energía (Croissier Batista) para informar sobre:

- Medidas, proyectos, inversiones y planificación general de su Departamento en la industria gallega (a solicitud del Grupo Parlamentario del CDS) (número de expediente 213/000040).
- Proceso de desmantelamiento industrial de Galicia y los planes de reindustrialización del Gobierno (a solicitud de la Agrupación Izquierda Unida, del Grupo Mixto) (número de expediente 213/000047).

Preguntas:

- Del señor Larrínaga Apralz (Grupo Mixto) sobre balance de actuación de las zonas de urgente reindustrialización (ZUR) («B. O. C. G.» número 104, Serie D, número de expediente 181/000322).
- Del señor Benítez Barrueco (Grupo Parlamentario Coalición Popular) sobre malestar social que se aprecia en la

zona de Salamanca, donde se prevé que se sitúe la instalación para el tratamiento de los materiales radiactivos («B. O. C. G.» número 107, Serie D, número de expediente 181/000327)

- Del señor García Fonseca (Grupo Mixto-Agrupación Izquierda Unida) sobre problemática del sector naval en cuanto al mantenimiento o cierre de astilleros y creación de empleo en cada una de las zonas del sector («B. O. C. G.» número 122, serie D, número de expediente 181/000371).

Comparecencia del Presidente de las Compañías Iberia y Aviaco para informar sobre los problemas económicos y comerciales que afectan a las citadas Compañías (a solicitud de la Agrupación del PDP-Grupo Mixto) (número de expediente 212/000936).

Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno para que proceda a la reapertura de la Mesa de reconversión del subsector del acero común a nivel del Estado y a la apertura de un proceso de negociación dentro de la CEE que eleve nuestra cuota de participación en la producción siderúrgica en el ámbito de la CEE (presentada por la Agrupación Izquierda Unida-Grupo Mixto) («B. O. C. G.» número 116, Serie D, número de expediente 161/000048).

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

COMPARECENCIAS:

— DEL PRESIDENTE DE CASA PARA INFORMAR EN RELACION A POSIBLES FUTUROS SUMINISTROS DE MATERIAL SUSCEPTIBLE DE USO MILITAR CON DESTINO A CHILE

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

En primer lugar, vamos a tramitar la comparecencia del Presidente de Construcciones Aeronáuticas, Sociedad Anónima, don Javier Alvarez Vara, para informar en relación a posibles suministros de material susceptible de uso militar con destino a Chile, a solicitud de la Agrupación Izquierda Unida, del Grupo Mixto.

Damos la bienvenida al señor Alvarez Vara, agradeciendo su presencia en la Comisión y, de acuerdo con el Reglamento, le damos la palabra para que responda a esta solicitud de comparecencia e información.

El señor **PRESIDENTE DE CASA** (Alvarez Vara): Muchas gracias señor Presidente.

La comparecencia, de acuerdo con la información recibida en el Servicio, se refiere a información sobre los futuros suministros-contratos de material de uso militar con Chile.

Para hacer una breve semblanza, como probablemente ustedes saben porque hubo una comparecencia del Ministro de Industria en su momento, las relaciones entre CASA, la Empresa Nacional Aeronáutica Chilena y la Fuerza Aérea Chilena, son unas relaciones de tipo industrial bastante amplias que se configuran alrededor de dos importantes acuerdos que CASA firmó el 22 de marzo de 1980 y el 18 de junio del mismo año, el primero un acuerdo básico de cooperación industrial y el segundo el acuerdo marco de un programa de cooperación industrial.

Como consecuencia de esos dos acuerdos básicos se firmó el más importante, que es un contrato de licencia y transferencia de tecnología, de 19 de junio del año 1980, y en base a él se ha suministrado un cierto número de aviones C-101, entrenadores básicos avanzados por la

fuerza aérea chilena, y posteriormente, en el año 1982 lo que se ha hecho es un programa de transferencia tecnológica que ha permitido a estas alturas que la Empresa Nacional de Aeronáutica Chilena fabrique, con licencia de CASA, los aviones de entrenamiento.

Desde los distintos acuerdos que han ido complementando estos tres acuerdos básicos del año 1980, ya terminados, y desde que se produjo el embargo gubernamental de la venta de material de defensa a la República de Chile, CASA no ha realizado nuevo contrato de ningún tipo de material susceptible de utilización para la defensa.

Con el fin de complementar la información, diré que con anterioridad al año 1980 y en concreto en el año 1978, Construcciones Aeronáuticas suministró un total de nueve aviones de transporte y 212 aviocar, tanto al Ejército del Aire como a la Marina chilena. Tales suministros se realizaron durante el mismo año 1978 y estos aviones están volando. En la actualidad, según nuestras informaciones, las fuerzas aéreas chilenas utilizan los aviones C-101 en su Academia General del Aire, situada en Iquique, de la misma forma que lo hace el Ejército del Aire español, y sabemos que uno de los aviones suministrados se perdió en un accidente hace cuatro años.

Creo que estos son los datos básicos. Si hay alguna otra pregunta, estoy a disposición de los señores Diputados para contestarla.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alvarez Vara.

Vamos a pasar al turno de intervención de los grupos parlamentarios. Por el Grupo Mixto ¿hay petición de palabra? (Pausa.)

Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Quiero dejar claro que mi grupo no había solicitado esta comparecencia. En cualquier caso, de haberla solicitado, es evidente que no sería para hablar de suministros de CASA a Chile; sería para aclarar situaciones anteriores.

De la información del señor Presidente de CASA hay circunstancias que sí me gustaría que nos aclarase, a efec-

tos personales míos y supongo que también a efectos de esta Cámara.

Dice que desde que se produjo el embargo de venta de armas a Chile ustedes no han hecho ninguna exportación a ese país. Yo le preguntaría si los 21 aparatos C-101 que se vendieron a Chile en 1984 son como consecuencia de ese contrato de licencia efectuado el 19 de junio de 1980, según los últimos datos que ha dado, o son como consecuencia de un nuevo contrato, en este caso concreto de exportación de este modelo C-101.

Segundo. Si este C-101 es un avión ya remotorizado y si este modelo BB es un avión capaz de transportar hasta dos toneladas de carga, más o menos y, otro dato, si tienen un radio de acción que, según mis datos, puede alcanzar de los mil y pico a dos mil kilómetros.

Me gustaría que me aclarara, si es que lo conoce, si la Empresa Nacional de Aeronáutica Chilena fabrica unos aviones llamados Tamiz desde cuándo tiene la Empresa Nacional Chilena de Aeronáutica esa licencia y cuál es la razón, si es que figuraba en estos acuerdos que usted nos ha referido, porque no deja de ser curioso que para hablar de cuestiones futuras nos haya dado una historia que se refiere a hace siete años.

En este caso concreto los datos que tiene este Diputado, consecuencia de una pregunta que hizo al Gobierno, son que España está recibiendo —no creo que haya terminado de recibirlos— 40 aviones Tamiz, con lo cual, la empresa que usted preside va a recibir una cifra de alrededor de 2.500 millones de pesetas, 2.503 exactamente, que son: 2.403 millones a la firma del contrato; 43 millones para pago de un estudio de CASA, supongo que para tratar de implantar las piezas o maquinaria necesarias para ensamblar parte de los aviones, y un millón y pico de pesetas por la entrega de cada uno de esos aviones. Mi pregunta concreta es: ¿estos aviones Tamiz son contrapartida de la exportación de los 21 C-101 que se mandaron a Chile en el año 1984 o, por el contrario, es un contrato nuevo de Construcciones Aeronáuticas, Sociedad Anónima, por indicación del Ejército del Aire, que se ha hecho con la Empresa Nacional de Aeronáutica Chilena?

Si fuera así, las aclaraciones que nos ha hecho usted al principio de su intervención no son exactamente los datos que tiene este Diputado.

La pregunta siguiente se la haría al señor Alvarez Vara en su función reconocida de experto en aeronáutica y es si para entrenamiento estos aviones «Tamiz» son los más adecuados que podría comprar el Ejército español, naturalmente en el componente precio-calidad y dentro de lo que existe en el mercado mundial para este tipo de aviones de entrenamiento.

Finalmente, si el Presidente de CASA nos podría dar alguna orientación sobre si en estos acuerdos de colaboración con Chile, firmados en 1980 o en años posteriores, no lo sé, existe algún tipo de acuerdo que haya permitido la implantación en España de alguna industria con capital chileno que se dedique a la readaptación de helicópteros, me refiero a IMECSA, situada en la provincia de Santander. Esta pregunta comprendo que no tiene nada que ver con CASA, pero se la hago como experto en aeronáutica en vuelo.

De momento, salvo que de la constestación del señor Presidente necesite alguna aclaración más, por mi parte he terminado.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Nuestro grupo está sorprendido, porque da la impresión de que hay unos grupos parlamentarios en esta Cámara que presentan las iniciativas para que tengan una repercusión pública en la prensa en el momento de realizarse, más que para llevar a cabo los actos efectivos de control que corresponden, porque en la última Comisión vimos cómo decaía una proposición no de ley sobre este mismo tema y presentada por el mismo grupo. Hoy no se presenta el grupo que ha tomado la iniciativa de llamar al señor Alvarez Vara a esta Comisión y nosotros pensamos que este tipo de actuaciones no es el más adecuado dentro de esta Cámara y que las peticiones de comparecencia y de control son para ejercitarlas, no solamente para que aparezcan en un momento determinado en los medios de difusión.

Dicho esto, nuestro grupo agradece al señor Alvarez Vara la cortesía de estar hoy aquí entre nosotros, y quisiéramos aprovechar, con el permiso de la Presidencia y la benevolencia del Presidente, para preguntarle alguna cuestión sobre la marcha de su empresa, porque nos parece que hay temas mucho más interesantes en la empresa CASA que los que teóricamente aparecen como causa de la comparecencia del señor Presidente de CASA.

Por tanto, con el permiso del Presidente, si tiene los datos y si tiene posibilidad de responder a las preguntas que le voy a formular, le rogaría que nos comentara cuál es la situación de su empresa y qué perspectivas de futuro tiene, ya que CASA es hoy día una de las pocas empresas españolas que tiene capacidad tecnológica y que puede colaborar en proyectos de futuro con alto nivel tecnológico en proyectos europeos. Le pediría que nos dijera cuál es la situación de estos proyectos, en qué proyectos europeos de futuro se está planteando participar y en qué medida. Estos serían los temas que más nos interesaría conocer de la comparecencia del señor Alvarez Vara, en la línea que siempre ha mantenido nuestro grupo de que esta Comisión tenga la máxima información sobre la actividad del sector público empresarial y, en particular, de esta empresa tan importante dentro del sector de defensa del INI.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Alvarez Vara tiene la palabra para contestar a las observaciones y cuestiones planteadas por SS. SS.

El señor **PRESIDENTE DE CASA** (Alvarez Vara): Gracias, señor Presidente.

Comenzaré intentando responder a las preguntas del señor Trillo. Las exportaciones de los aviones C-101 con destino a Chile han sido inicialmente de la llamada versión BB y posteriormente de la versión CC. Los acuerdos a que me he referido antes, que fijan el marco de los distintos

convenios de suministro, se refieren también al desarrollo para la fuerza aérea chilena de una versión específica del avión, con una mayor potencia de motor, mejores prestaciones en vuelo y mayor capacidad de carga que la versión CC. El acuerdo de licencia incluye, de un lado, el desarrollo por CASA con fondos de la Fuerza Aérea Chilena y fondos de CASA, una cofinanciación compartida del desarrollo de una versión más potente del avión de entrenamiento y su posterior fabricación por la Empresa Nacional de Aeronáutica de Chile.

En efecto, los suministros de aviones que hemos ido realizando, los que hemos lanzado, como se dice en términos aeronáuticos, «fly away» desde Madrid, han sido aviones C-101 de la versión BB y el primero de la versión CC; pero desde entonces, como consecuencia de los acuerdos de licencia, se ha ido transfiriendo más y más capacidad productiva a ENAER, que hoy día tiene una notable capacidad por su cuenta para realizar el avión C-101 en esa versión. Seguimos suministrando algunos componentes del avión, pero ninguno de los 21 aviones a que se refiere el señor Diputado del acuerdo complementario del año 1984 ha sido enviado desde España, son simplemente partes de ese avión. Hoy día la Empresa Nacional de Aeronáutica de Chile tiene una capacidad de producción bastante considerable. Por eso insisto en que las relaciones que históricamente ha tenido CASA con la Fuerza Aérea Chilena no han sido tanto de suministro de aviones —que es importante—, como, sobre todo, de un programa de transferencia de tecnología y cooperación industrial, el segundo que CASA realiza con países en vías de desarrollo. Por tanto, no ha habido ningún avión de esa clase, primero el prototipo, enviado desde CASA a Chile; es la propia empresa chilena la que realiza esas fabricaciones.

Se ha referido al avión «Pillán» o «Tamiz». Para aclaración de los señores Diputados, el avión del que estamos hablando se llama «Pillán», lo que ocurre es que el Ejército del Aire tiene un programa que se llama «Tamiz», de tamizar, esto es de entrenamiento elemental, que se utiliza en la Academia General del Aire para dar a los alumnos un primer baño aéreo y ver cuál es el que sirve para pasar a las siguientes fases del entrenamiento. Ese es el programa «Tamiz».

Hace seis años que el Ejército del Aire se planteó un nuevo programa de tamizado de sus pilotos para sustituir a los aviones tradicionales, utilizados en la Academia General del Aire para esa misión, que son los «Mentor». Nosotros los solemos llamar avionetas, pero el término tiene para algunos connotaciones peyorativas y por eso lo llamamos avión. Las avionetas «Mentor» tienen ya un cierto número de años y el Ejército del Aire consideró, apropiadamente, que había llegado el momento de su sustitución.

En el año 1984, CASA firmó un contrato con ENAER para el suministro de los aviones «Pillán» y ese avión «Pillán», como bien ha dicho el señor Diputado, es una modificación de una avioneta «piper» realizada por la Empresa Nacional de Aeronáutica de Chile, precisamente para su Fuerza Aérea. Yo diría que como avión de familiarización con el aire es muy apropiado, desde luego en

términos de coste-operatividad y resiste la comparación con cualquier otro del mercado.

Los aviones están siendo enviados desde Chile y nosotros realizamos una pequeña tarea de ensamblado, aunque también debo decir que, desde el punto de vista técnico, hemos procedido a ciertas modificaciones para certificar el avión ante las autoridades españolas y dotarle de una certificación genérica. Es un avión que responde a las necesidades de la misión de entrenamiento elemental, que es como se determina, y yo creo que entrará en servicio en la Academia General del Aire en el último trimestre de este año para que los alumnos de segundo curso reciban su primer bautismo en el aire.

No es una compensación propiamente dicha. El acuerdo de compra de los aviones «Pillán» se firma por CASA posteriormente al último de los acuerdos que perfeccionan los iniciales. No es, como tal, un acuerdo de compensación. Sin duda, las relaciones entre CASA y ENAER facilitaron ese acuerdo. Era un avión de buenas condiciones de precio y prestación y el Ejército del Aire lo consideró adecuado para su misión.

Los acuerdos que CASA ha firmado con la Fuerza Aérea Chilena no tienen relación con empresas de ninguna otra clase que se vayan a establecer en España, y no existen por la simple razón de que CASA no es quién para autorizar o desautorizar ningún tipo de implantación industrial en España, que está sujeto a unas normas bien establecidas y que, en el caso de empresas dedicadas a la defensa, requieren todavía una autorización gubernamental. Por tanto, no hay relación de ninguna clase.

Respecto a la cuestión que plantea el señor Sáenz, agradezco la oportunidad que se me da de hablar de la situación de CASA y de sus perspectivas de futuro. Creo que el señor Diputado ha comentado un aspecto interesante y es que CASA, desde un punto de vista tecnológico, es la empresa líder en este país, con una gran diferencia. Industrialmente hablando, por desgracia, en este país tenemos muy pocas empresas de ciclo completo, y cuando hablo del ciclo completo me refiero a empresas que hagan desarrollo tecnológico, desarrollo de productos y producción y venta de esos productos por el mundo entero.

Construcciones Aeronáuticas es una empresa de 10.500 trabajadores, que, como dato notable, exporta más del 80 por ciento de los productos que fabrica. Es pues una empresa de mercado planetario. Nuestros aviones operan en los cinco continentes y, hoy día, en más de 35 países.

Es una empresa muy conocida a nivel internacional y me atrevo a decir que desde el punto de vista aeroespacial la posición que la industria española ocupa en el mundo es, desde luego, superior a la que desde el punto de vista global industrial ocupamos. Creo que ya no existe, por ejemplo, ninguna empresa española de automoción, siendo como es muy importante la producción de automóviles; nuestra industria química es importante, pero fundamentalmente a través de las filiales de empresas internacionales. Con CASA, en el sector aeroespacial, disponemos de una empresa de tecnología reconocida, líder en ciertos campos, en el nivel europeo y mundial, que no es filial de ninguna empresa internacional.

Dicho esto, querría referirme a los programas de colaboración en los que CASA está involucrada, hoy día. El presente y el futuro de CASA se configuran a través de dos ejes básicos. Uno, el desarrollo de los productos propios de CASA, esto es, aquellos aviones que han sido objeto de diseño y comercialización directamente por CASA, que son fundamentalmente tres: el avión de entrenamiento básico avanzado C-101, al que se ha referido la interpelación; el avión C-212, aviocar; y el recientemente aparecido como producto de serie, el CN-235, avión de transporte medio, para líneas regionales. Este avión CN-235 es producto de una colaboración internacional, pero el liderazgo que CASA tomó en ese programa casi me permite definirlo como un producto propio.

Además de eso, CASA colabora en programas internacionales, europeos y no europeos, de gran importancia. Para empezar por los no europeos CASA está participando en el programa del avión «Douglas MD-11», que es un avión de transporte a larga distancia, sustituto del DC-10, que todos ustedes conocerán, y en el cual, CASA, mediante un concurso competitivo, obtuvo la responsabilidad de diseño y fabricación del estabilizador horizontal —la cola horizontal, para los no iniciados—, que está siendo desarrollado con una financiación, unos fondos procedentes de la Junta de Andalucía. Además de eso y en aviones de transporte, CASA participa en el programa «Airbus». España es miembro del Comité intergubernamental; CASA posee el 4,2 por ciento del consorcio y, como tal, desarrolló y fabricó los estabilizadores horizontales de los aviones A-300 y A-310 en sus diferentes versiones; lo ha hecho con el A-320, avión que próximamente estará en el mercado y en el futuro lo va a hacer con los aviones A-330 y A-340, que es el último de los productos de la familia «Airbus».

En este sentido, querría señalar que no solamente es que participe sino que toma una posición de liderazgo tecnológico en el desarrollo de los nuevos materiales. Por si las señoras y señores Diputados no lo saben, les indicaré que en el desarrollo, diseño y fabricación de materiales con poliéster en fibra de carbono, muy cerca de Madrid, en Getafe, se encuentra una de las instalaciones más avanzadas del mundo en este campo, y en el área de diseño CASA es un líder mundial, reconocido en esta materia. Cuando digo esto recuerdo que la primera estructura primaria de material compuesto con fibra de carbono, que se está utilizando en aviación comercial, es la que CASA está fabricando para el Airbus 320.

La tecnología había sido desarrollada fundamentalmente para aviones militares, pero la primera vez que se utiliza la estructura primaria en fibra de carbono en un avión civil (y para los no expertos indicaré que en el campo aeronáutico se llama estructura primaria aquella cuyo fallo produce la catástrofe del avión) es responsabilidad de CASA, y la razón es el reconocido liderazgo que CASA tiene en un aspecto tecnológico tan básico.

Además, CASA, quizá de nuevo como única empresa española se ve obligada no ya a hacer las actividades del D y del I + D sino incluso del I. Realiza trabajos de investigación básica sobre aspectos de la fibra de carbono, en-

tre otras cosas porque todavía no existe suficiente información básica en la literatura para permitir ese desarrollo tecnológico.

Volviendo, al campo de las colaboraciones internacionales, diría que lo más importante que CASA tiene cara al futuro es la participación en el avión de combate europeo, en el «European Fighter Aircraft», EFA, que es un programa de cuatro países: Reino Unido, República Federal de Alemania, Italia y España, en el cual participamos con el 13 por ciento, y donde además de participar en los aspectos generales de la definición y arquitectura del sistema de armas EFA, España es responsable, junto con Italia, de la parte posterior del fuselaje del avión, y con «British Air Space» de una de las alas del avión, que es un avión de configuración delta-canal, muy moderno, que equipará para las tareas de seguridad aérea a las fuerzas armadas de los cuatro países, a partir del año 1995.

Además de esto, desde hace dos años pero fundamentalmente desde éste, CASA está desarrollando estudios preliminares para la definición de un avión de ataque, del programa AX, para el Ejército del Aire y para las misiones de entrenamiento muy avanzado de pilotos de combate. Si finalmente se lanza este programa y se hace en sus fases de definición y desarrollo, permitirá la entrada en servicio del avión hacia el año 1997. Quizá parezca un plazo muy largo pero en el sector aeroespacial las cosas se hacen viendo lo que puede ocurrir por lo menos diez años después del momento en que se inicia un programa.

Por otra parte, CASA ha tenido problemas de tipo financiero derivados en parte de la debilidad de su mercado interior, que es su debilidad y su fortaleza. Para nuestra desgracia el mercado aeronáutico es un mercado en dólares; todos los aviones se nominan en dólares, incluidos los aviones «Airbus», cuando se venden desde Toulouse a cualquier otro país europeo, y la fuerte bajada experimentada por el dólar en los años anteriores ha hecho cierto daño a nuestra empresa. En este sentido, hemos analizado la situación de las industrias aeronáuticas europeas y ninguna de ellas tiene tan poca dependencia de su mercado interior, que, además, suele tener un margen un poco más alto. Nuestro mercado interior es estrictamente de venta de servicios de mantenimiento para las tres Fuerzas Armadas y tiene muy poco mercado de aviones, lo cual tiene cierta lógica. Nos hemos concentrado en dicho mercado y, por tanto, no podemos pretender, ni lo pretendemos, estar constantemente vendiendo aviones en nuestro mercado interior que es necesariamente limitado. CASA tiene voluntad global, planetaria, como he dicho antes y, en cualquier momento del año, nuestros ingenieros y técnicos están en los lugares más insólitos del mundo, intentando vender nuestros productos, porque ése es nuestro mercado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alvarez Vara.

Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Muy brevemente, señor Presidente.

De la exposición del señor Presidente de CASA he querido entender que los contratos de 1980 vienen siendo posteriormente perfeccionados, ampliados, modificados, por diferentes acuerdos de colaboración, de tipo tecnológico, licencias, etcétera. ¿De qué fecha es el último contrato que ha firmado CASA con la empresa nacional chilena, con el Gobierno chileno, en este caso concreto?

También he querido entender de su exposición que los primeros aviones a los que se refería este tipo de contrato de colaboración eran el modelo BB, dentro de los C-101; posteriormente fue el modelo CC, y, asimismo, he creído entender que estamos prestando asistencia para una cierta remotorización y conversión de este CC en un DD, que supongo que es un motor más fuerte, con más autonomía y —ha señalado— con más capacidad de carga, para poder llevar, eventualmente, más bombas. Quería saber si eso se refiere a algún tipo de los últimos contratos por los que le preguntaba anteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Alvarez Vara para contestar al señor Trillo.

El señor **PRESIDENTE DE CASA** (Alvarez Vara): He dicho que el acuerdo básico que fija el programa entero es un acuerdo de 22 de marzo de 1980, acuerdo de cooperación industrial, que es donde se establece las licencias de asistencia técnica y la provisión a la Fuerza Aérea Chilena de conocimientos para la fabricación y montaje del C-101. Posteriormente, ese acuerdo se escinde en un acuerdo-marco de 1980 en el cual se firma el contrato licencia y la compra del primer avión, que es la fase cero del programa. Se definen, además, las fases del programa 0, 1 y 2. El acuerdo fundamental es el contrato de licencia, y en esos acuerdos suplementarios del mes de junio de 1980 se cobra una cierta cantidad por el traspaso de licencias, se establecen las regalías y se establece el programa de entregas de los distintos aviones. Se incluye ahí el desarrollo de una versión más potente, no solamente para llevar más peso, sino para conseguir del avión mejores prestaciones en el entrenamiento. El avión tiene una cierta capacidad de carga —usted conoce los datos mejor que yo, desgraciadamente no tengo los datos tan claramente— y se prevé el desarrollo conjunto de esa versión del avión, cosa que se hace posteriormente, traspasándose a la Empresa Nacional Aeronáutica de Chile toda la información.

Ahora bien, los suministros previstos en el acuerdo de licencia se hacen por lotes. En cuanto a los acuerdos de entrega que ha habido posteriormente, el primero es del año 1980, el segundo es de 1981, el tercero es de 1982 (hay otro también de 1982, y ahí comienza el suministro de partes y componentes y se dejan de suministrar aviones) y el último, que es de 1984, para el suministro de partes para la última fase del desarrollo.

Esa es la situación; desde entonces no ha habido ningún nuevo contrato y de hecho tenemos instrucciones del Gobierno de no realizarlos. **(El señor Mazarrasa Alvear pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mazarrasa, puede hacer uso de la palabra si es una pregunta para el señor Alvarez Vara.

Si S. S. interviene, abriremos entonces un turno de preguntas.

Tiene la palabra por cinco minutos.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Mi pregunta es muy específica y breve.

Quería preguntar al Presidente de Construcciones Aeronáuticas cuál es su evaluación sobre las expectativas del CN-235. Qué dificultades han podido encontrarse en el último tiempo, si técnicamente está respondiendo el avión en su primera fase de puesta en marcha y operativa en los diferentes sitios donde está siendo utilizado, sobre todo en las Fuerzas Armadas de Arabia Saudita, si está respondiendo a las expectativas técnicas que el avión tenía y qué dificultades podría estar encontrando en el proceso de puesta en marcha.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna de SS. SS. quiere hacer más preguntas al señor Alvarez Vara? **(Pausa.)**

Tiene la palabra el señor Alvarez Vara para contestar al señor Mazarrasa.

El señor **PRESIDENTE DE CASA** (Alvarez Vara): Como he indicado antes, el CN-235, que es producto de la colaboración industrial con la empresa indonesia IPTN, recibió su certificación de acuerdo con normas AS-25 de las autoridades aeronáuticas españolas en el mes de junio de 1986, y la certificación FAA en el mes de diciembre de 1986. El primer avión de serie salió de nuestras instalaciones de San Pablo en diciembre de 1986 y durante 1987 se han comenzado las entregas a clientes finales, puesto que el primer avión es un avión que CASA se ha quedado como avión demostrador a los distintos clientes.

El primer cliente, como muy bien dice el señor Diputado, ha sido la Fuerza Aérea de Arabia Saudita para la que hemos suministrado cuatro aviones, de ellos, dos en versión de lanzamiento de paracaidistas y dos en versión VIP, versión de transporte de personalidades y centro de mandos. Estamos a punto de enviar en los próximos días el primer avión para la República de Botswana y el segundo lo entregaremos muy pronto. El tercero que enviaremos es para la Fuerza Aérea panameña.

Dificultades, las hubo en su momento en el proceso de certificación, pero fueron superadas a lo largo de 1985 y 1986. El avión está ya claramente en el mercado y estamos en el proceso de crecimiento de la producción en serie. Por otro lado, en otra parte del mundo, en Bandung, existe la segunda línea de fabricación de la empresa IPTN, que está ya suministrando sus primeros aviones para la operación civil de una empresa de transportes.

Yo creo que no ha habido ninguna dificultad especial que no sea la de la puesta en marcha de un programa en sus aspectos productivos en todo lo que se refiere a la curva de entrenamiento, bien conocida en el sector aeroespacial.

Desde el punto de vista comercial, aparte de las ventas

que se están produciendo en Indonesia y las que he comentado en España, nuestras perspectivas ahora se centran, en el plazo más inmediato, en la creación de las líneas aéreas regionales en España y muy en concreto en la línea regional canaria.

El avión CN-235, por sus características, está perfectamente adecuado a un tráfico cuya ruta media es algo así como de 100 millas náuticas. Por otra parte, tiene unas características muy especiales para los tráficos de mercancías y para ciertas operaciones de transporte militar medio. En ese sentido, son tres las perspectivas que se abren ante nosotros ahora mismo como muy importantes. La primera es la venta a nuestro propio Ejército del Aire, que tiene una necesidad de sustitución de los aviones que hoy día utiliza para el transporte de tipo medio, aviones canadienses muy antiguos que el Ejército del Aire siente la necesidad de sustituir. Asimismo, esperamos suministrar aviones precisamente en configuración de transporte de personalidades para el 45 Grupo, antiguamente llamado escuadrón 401, que tiene su base en el aeropuerto de Barajas.

También estamos discutiendo con el Ejército del Aire, por medio de unos seminarios técnicos, tanto las configuraciones y las especificaciones técnicas de los aviones de transporte como de versiones especiales, en concreto versión de patrulla marítima, antisubmarino y alerta temprana, para el cual nosotros pensamos que la plataforma multiuso CN-235 está perfectamente adaptada.

Esperamos que a lo largo de este año cristalice algún tipo de pedido, quizá de los aviones de transporte de personalidades, pero, en todo caso, sabemos que el Ejército del Aire va a terminar siendo operador de un número, quizá, de 25 aviones de la clase CN-235 en contratos que se dividirán a lo largo de los próximos seis o siete años. Naturalmente, estamos todavía discutiendo certificaciones. En este sentido quiero señalar que, pese a lo que ha aparecido últimamente en la prensa, la colaboración que recibimos del Ejército del Aire es absolutamente total (a pesar de que el avión fue diseñado inicialmente con otros requerimientos en la cabeza), tanto como el apoyo que nos dan para ventas en otros lugares distintos de España, lo cual, a lo largo de 1988, nos permitirá tener pedidos importantes.

En cuanto al tercer programa que configurará un poco el futuro de las versiones militares del CN-235 es, fundamentalmente, el requerimiento de la Fuerza Aérea Francesa para un avión de transporte medio. Los operadores de transporte militar han descubierto que, en el caso de España en concreto, los aviones de transporte pesado, los Hércules que todo el mundo conoce, suelen transportar una media de carga de 5.000 kilos, cuando su capacidad total es de 20.000, con lo cual de alguna forma se están despilfarrando recursos, por lo que existe cierto requerimiento de un avión de transporte medio capaz de transportar entre 4.000 y 5.000 kilos a 500 kilómetros de distancia.

La Fuerza Aérea francesa tiene un requerimiento importante que puede llegar hasta 40 aviones de esta clase. Hemos presentado nuestra oferta y estamos haciendo to-

das las gestiones pertinentes; gestiones que naturalmente, incluso, se salen de nuestro ámbito empresarial, donde hemos conseguido un apoyo gubernamental muy concreto del Ministerio de Defensa. Esas cosas no se venden sin ese tipo de apoyo.

El tercer gran programa, es el programa del LTA (Life Transport Aircraft), el requerimiento de la Fuerza Aérea norteamericana de un avión de transporte medio que sea capaz de operar en terrenos no preparados, para el cual las características del CN-235 son idóneas. Estamos a la espera de que esos requerimientos de información que se nos ha hecho se convierta en una RCP (petición de ofertas formales), que debería ocurrir a lo largo del primer semestre del año. Esto y naturalmente el desarrollo del mercado civil de transporte regional, que en parte es dependiente de la liberalización del transporte aéreo en Europa, creo que le va a dar al CN-235 una participación importante en el mercado de este tipo de aviones turbohélice, que creo que es, sin duda, el más adaptado porque tiene una característica diferencial más clara con respecto a sus competencias y debo decir que es una competencia durísima, y excesivamente poblada.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alvarez Vara por su presencia en esta Comisión y la información que ha facilitado a SS. SS.

Se suspende la sesión hasta las once y media, que comparecerá el señor Ministro de Industria y Energía.

Se reanuda la sesión.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA PARA INFORMAR SOBRE:

— **MEDIDAS, PROYECTOS, INVERSIONES Y PLANIFICACION GENERAL DE SU DEPARTAMENTO EN LA INDUSTRIA GALLEGA (A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CDS).**

— **PROCESO DE DESMANTELAMIENTO INDUSTRIAL DE GALICIA Y LOS PLANES DE REINDUSTRIALIZACION DEL GOBIERNO (A SOLICITUD DE LA AGRUPACION IU)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, damos la bienvenida al señor Ministro de Industria y Energía a quien agradecemos su presencia nuevamente en esta Comisión para comparecer a solicitud, en primer lugar, del Grupo Parlamentario del CDS, sobre medidas, proyectos, inversiones y planificación general de su Departamento en la industria gallega, y a solicitud de la Agrupación Izquierda Unida, sobre proceso de desmantelamiento industrial de Galicia y los planes de reindustrialización del Gobierno.

Al tratarse de una temática común, vamos a debatir ambos aspectos conjuntamente en la misma comparecencia. Para ello, damos en primer lugar la palabra al señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Gracias, señor Presidente.

Para situar la problemática que, desde un punto de vista industrial, se plantea en la región de Galicia y poder encuadrar dentro de la misma las actuaciones que el Ministerio de Industria emprende, bien sean de carácter general o específicas de cara a determinadas zonas o industrias de la región, me gustaría comenzar por señalar algunos datos que sirvan de referencia.

La estructura económica de Galicia presenta algunos rasgos diferenciales con respecto a la media del país, que me gustaría señalar. Concretamente, en Galicia el peso de la industria es de un 14,2 por ciento sobre el total del empleo, frente a una media, en España, del 24,3 por ciento. Hay que comparar el peso que, en sentido contrario, tiene la agricultura en Galicia, que supone el 39,3 por ciento, frente a una media, en España, del 15,2 por ciento.

Hemos de señalar que, cuando hablamos de la política industrial que se puede desarrollar con especial incidencia en Galicia, hemos de situarla también en el contexto de una región caracterizada por un escaso peso relativo del sector industrial en comparación con la media nacional y, en cambio, con una concentración industrial muy específica en torno a los polos de Vigo y de Ferrol, que a su vez están concentrados en una industria fundamental la construcción naval.

En ese contexto, la tasa de paro, medida a través de la EPA, que registra Galicia en el segundo trimestre de 1987 es inferior a la media nacional, teniendo un 13,2 por ciento frente a una media en España del 20,6. Pero también aquí es necesario señalar que esa situación es distinta en ambas zonas geográficas, Vigo y Ferrol, en las que, sin duda alguna, se registran unas tasas de paro superiores a la media nacional como consecuencia de una fuerte concentración de la población industrial en torno a unas empresas y sectores industriales que siguen una trayectoria en la que no se incrementa el empleo desde hace muchos años, no solamente en España, sino en el conjunto de los países de nuestro entorno.

Por tanto, analizar la problemática industrial de Galicia es, sin duda alguna, analizar la problemática de la construcción naval. A ello, me quería referir de un modo específico. Como SS. SS. conocen, en el plan de reconversión naval, del año 1984, se produjo un ajuste del total del empleo del sector naval en torno al 38 por ciento, con un ajuste de capacidad teórica del orden del 50 por ciento. Esto se llevó a cabo mediante dos planes o programas específicos, uno para pequeños astilleros y, otro, para grandes en los que se preveían unos objetivos de producción distintos en un caso y en otro.

En ese contexto, pasados estos tres años, es necesario constatar un buen cumplimiento de los objetivos en materia de pequeños y medianos astilleros y, dentro de éstos, específicamente de la gama media-baja, con dificultades en la gama media-alta. Concretamente este año de 1987 esperamos superar el objetivo de 190.000 TRBC de construcción para los pequeños astilleros. En cambio, en el campo de los grandes astilleros, ha sido la demanda el factor que ha originado una fuerte desviación con respec-

to a los objetivos programados. Frente a las 255.000 toneladas de capacidad programadas, en el año de 1987, esperamos que se puedan contratar en torno a 140.000 toneladas. Por tanto, hay unas fuertes desviaciones en el campo de los grandes astilleros, de las grandes construcciones navales, para lo cual ha hecho falta afrontar una serie de regulaciones de empleo durante estos tres años, de forma que la regulación promedio de empleo en los grandes astilleros está en torno al 45 ó 50 por ciento.

Esta información de partida es necesaria también para ver cómo ha afectado a la evolución de la construcción naval, porque el plan que se aborda en la región de Galicia, en el plan de 1984, contempla ambas problemáticas. De un lado, en cuanto a los grandes astilleros, se llegó a la conclusión de que en España existía un exceso de capacidad y que una empresa como Astano no podía seguir captando demanda para construir grandes buques y manteniendo una actividad en torno a los grandes buques. De ahí el planteamiento de reconversión de Astano, que se orienta hacia la construcción de plataformas semisumergibles, así como a reparaciones, desguaces, amén de las segregación de la empresa de bienes de equipo, que posteriormente pasaría a llamarse Imenosa.

Esto es muy importante porque, a la vista de la experiencia de estos tres años, cabe concluir que la decisión que en su día se tomó de considerar que el futuro de Astano no estaba en absoluto garantizado por la posibilidad de construir grandes buques, queda manifiestamente clara ante la situación generalizada de falta de demanda para este tipo de grandes construcciones.

Lo que se planteó concretamente en Astano fue pasar de una empresa de 5.689 trabajadores a otra de 2.211 trabajadores, lo que es Astano propiamente dicho, abandonando la construcción de grandes buques, salvo lo que era la finalización de algunos que estaban en proceso de construcción y yendo al «off-shore», a las reparaciones, al desguace.

Concretamente en lo que se refiere a la plataforma, en este momento se está construyendo una con un coste superior a los 15.100 millones, lo que supone una carga de trabajo de 1.300.000 horas y cuya entrega está prevista para la primavera del año 1989.

Durante este periodo de tiempo se han comenzado los trabajos de la plataforma y se ha hecho el acopio de materiales. Como cifra indicadora del avance de la obra, debo decir que, para un total de toneladas de acero de 8.700, el trabajo realizado, según los últimos datos disponibles, era de unas 3.300 toneladas de acero trabajando sobre un total de 8.700.

Evidentemente, esta plataforma supone un reto muy importante desde el punto de vista de costes y del envite tecnológico que supone la realización de la misma, lo que ha permitido que durante este último periodo, en los dos últimos años, Astano haya podido tener una carga de trabajo de la que por ejemplo, los astilleros de Puerto Real han carecido debido a la absoluta falta de demanda de este tipo de grandes buques. Pese a todo, ha habido una regulación de empleo del orden de las 650 personas en la empresa Astano en Ferrol.

En materia de reparaciones, otro de los objetivos previstos en el plan de reconversión eran las 600.000 horas directas de trabajo. Concretamente, en el año 1986 se han realizado 340.000 horas de reparaciones y, en lo que va del primer semestre de 1987, 230.000 horas. Por tanto, extrapolando para el conjunto del año, podría alcanzarse una cifra del orden de las 400.000 horas.

Hay que señalar, sin embargo, que, por ejemplo en el año 1986, se realizó un número récord de buques reparados fueron 62 barcos los que se repararon. Pese a todo, el volumen de horas de reparación que supusieron estos 62 buques fue de 340.000 horas. Se asiste a un proceso por el cual, ante las dificultades de las empresas navieras y la caída de los fletes, se tiende a alargar los períodos de revisión, abaratándose los costes de revisión mediante las mínimas revisiones posibles, es decir, las mínimas obligatorias de acuerdo con la legislación y para mantener en uso los barcos. Ello significa que por cada barco que entra a ser reparado el número de horas es inferior.

En materia de desguaces, en este momento existen siete buques para ser desguazados, habiéndose realizado una inversión en torno a 1.000 millones de pesetas en maquinaria para este propósito. Se espera alcanzar el objetivo de 120 personas trabajando en esta actividad.

Ha habido una actuación de segregación de la parte de bienes de equipo de la compañía Astano, constituyéndose la nueva empresa Imenosa, empresa constituida con una plantilla de 323 personas, lo cual ha permitido abordar con una mayor independencia y agilidad las contrataciones de maquinarias y bienes de equipo. Esta empresa ha podido dar pleno empleo a su plantilla salvo en un corto período de tiempo, concretamente entre el 1 de julio y el 15 de noviembre de 1987. Durante este tiempo ha habido una regulación de empleo para 150 personas por caída de la actividad, pero durante el resto, desde su constitución hasta este momento, tiene ocupada a la plantilla de 323 personas.

Todo esto ha supuesto un ingente esfuerzo financiero por parte del INI que, en el período 1984-1988, ha aportado a Astano 43.720 millones de pesetas para garantizar la viabilidad de los planes previstos por esta Compañía.

La situación de la zona de Ferrol no puede ser entendida sin contemplar no solamente la situación de Astano, sino también la de Bazán, la empresa de astilleros dedicada a las construcciones militares y a instalaciones en materia de turbinas, que tenía, a fines del año 1986, una plantilla de 5.870 personas. Como ustedes saben, hubo un plan de ajuste de capacidades en Bazán, que afectaba no solamente a Ferrol sino a las demás factorías mediante procedimiento no traumáticos que contemplaban la jubilación a los 58 años, así como esquemas de bajas incentivadas. De acuerdo con el plan de jubilación a los 58 años, concretamente la factoría de Bazán de Ferrol tendría una plantilla-objetivo de unas 5.000 personas, en el año 1990. En este momento la situación de la empresa es buena, contando con los pedidos para acabar el portaaviones «Príncipe de Asturias», se está trabajando en la tercera y cuarta fragatas FCG, y se discute con la Armada, que es su principal cliente, las posibilidades, calenda-

rios y modalidades para la construcción de patrulleros de altura, de un buque logístico y de cazadragaminas de una nueva tecnología. En cuanto a la fábrica de turbinas, en este momento se está trabajando a plena ocupación con los equipos para las fragatas, con las cajas para los carros AMX-30, con turbinas y otro material para el equipo de generación eléctrica, teniendo la mencionada empresa una ocupación prácticamente plena. Cabe la posibilidad de que, a fines del año 1988, por los calendarios de entrada de las distintas fases de las obras, pudiera haber regulaciones de empleo de algunos cientos de personas, dentro de lo que parece una actividad normal de programación de las actuaciones de una empresa de estas características.

Por tanto, concretándonos en el campo de los grandes astilleros concentrados en Ferrol, podemos concluir que la parte de astilleros militares desarrolla su plan específico, dentro de un contexto en el que no aumenta el volumen de empleo, pero en donde no se ha producido ningún tipo de despidos y solamente una amortización, vía jubilaciones, a los 58 años. En el caso de Astano, constatamos, como decía antes, la inmensa dificultad del sector de los grandes buques, que llevó a una reorientación, a una diversificación de las actuaciones de la empresa hacia el campo del «off-shore», las reparaciones, los desguaces, amén de la creación por segregación de la empresa Imenosa.

La situación de Vigo, especialmente centrada en el campo de los pequeños y medianos astilleros, es fundamentalmente distinta porque los pequeños astilleros han estado prácticamente al cien por cien de su capacidad y, en muchos casos, han tenido que contratar mano de obra adicional, mientras que la gama de los medianos astilleros, en general, han tenido notables problemas de demanda. Esto, a mi juicio, revela lo acertado del diagnóstico que se hizo en el plan de reconversión de la construcción naval del año 1984, en el cual se insistió en reducciones de capacidad en lo que era la gama alta de los pequeños y medianos astilleros, lo que llevó a la toma de decisión de no reabrir (que no de cerrar, puesto que cerrado estaba y sin funcionar desde hacía mucho tiempo) el astillero Ascón, habiéndose programado reducciones de capacidad en general en esta gama de astilleros. La problemática de Vigo venía centrada en los excedentes provocados por el definitivo cierre del astillero Ascón, que era aquel que se situaba en una gama media-alta de los pequeños y medianos astilleros.

Afortunadamente, la empresa Hijos de J. Barrera, que es la otra que se mueve en el sector de los pequeños y medianos astilleros, ha tenido una buena actividad, una relativamente buena carga de trabajo para lo que es la situación normal de este sector y, además, ha podido consolidar el proyecto de segregación de la fábrica de motores a través de la constitución de la empresa motores Deutz-Barrera-MBD, en cuanto que ha supuesto la constitución de una compañía independiente con mayoría de capital de la empresa alemana KHD-Deutz, que es la propietaria de la tecnología y que, por tanto, puede garantizar la apertura de mercados exteriores para esta empresa

de motores, lo cual supone, sin duda alguna, un refuerzo importante para el futuro de esta actividad de al empresa Hijos de J. Barrera.

Durante este período de tiempo hemos asistido —insisto— a una importante recuperación del sector de los pequeños astilleros, que se ha concretado en una contratación, en las últimas semanas, de 124 personas fijas y del orden de 200 personas eventuales provenientes de los fondos de programación de empleo. Como consecuencia del grado de utilización de los más pequeños astilleros, se ha podido proceder a la contratación de personal proveniente de los fondos de promoción de empleo. También se han aprobado proyectos significativos en el campo específico de los pequeños astilleros, con una tecnología singular como el proyecto «poliship», que supuso la contratación de 100 personas, que ya están trabajando en fibras especiales para la realización de pequeñas embarcaciones, existiendo una segunda fase del proyecto que podría llegar hasta un máximo de otras 200 personas. La situación de Vigo, en la medida en que existe una importante actividad de pequeños astilleros, tiene también unas mayores posibilidades, un mayor dinamismo y unas mejores posibilidades de competir en este sector.

Para hacer frente a esta concentración de procesos de ajuste industrial en dos zonas específicas, la Ley de reconversión previó la creación de las zonas de urgente reindustrialización, constituyéndose la zona con dos subzonas específicas, Vigo y Ferrol, en el caso de Galicia. Los proyectos aprobados por las comisiones gestoras hasta la fecha han sido, para Vigo, 82, con una inversión de 14.600 millones de pesetas, que supondría la creación de 1.940 puestos de trabajo y con unas ofertas de puestos de trabajo al Fondo del orden de las mil personas, para lo cual el Estado ha comprometido subvenciones por encima de los 3.000 millones de pesetas. En el caso del Ferrol, el número de proyectos aprobados por las comisiones gestoras asciende a 48, con una inversión que supera los 17.000 millones y hasta 2.000 puestos de trabajo, de los cuales se podrían ofrecer al Fondo por encima de los 1.200 millones de pesetas, y con una subvención de 4.000 millones de pesetas. Estos son los proyectos aprobados por las comisiones gestoras cuya ejecución es necesario ir analizando.

La mejor estimación que en este momento tenemos para ambas zonas de urgente reindustrialización, del total de proyectos presentados, es que podemos contar con que se está desarrollando un centenar de proyectos, con un total de 2.600 a 2.700 puestos de trabajo, lo cual supondría unas ofertas de puestos de trabajo al Fondo de Promoción de Empleo del orden de los 1.500 puestos de trabajo. Esto, en cuanto al cumplimiento de los plazos previstos en la ejecución de los proyectos aprobados por las Comisiones gestoras de las ZUR.

La situación no es similar, es profundamente distinta, en Vigo y en Ferrol. En Vigo, incorporados a los Fondos de Promoción de Empleo, de un total de 2.080 trabajadores, quedan en este momento pendientes de recolocar unos 870, existiendo un paquete de ofertas de puestos de trabajo de 900, en Vigo, e incluso con posibilidades de em-

presas no ZUR, de otro centenar de puestos. Haciendo un balance del número de personas que quedan en los Fondos de Promoción de Empleo en Vigo, con el volumen de proyectos que se han aprobado, y una estimación ajustada de los empleos que generarían estos proyectos, llegamos a la conclusión de que, de forma global, existe una hipótesis razonable de recolocación de estos trabajadores, aunque siempre aparece el problema de ajustar —llamémos con nombres y apellidos— los trabajadores concretos que están en el Fondo de Promoción de Empleo, con su «background» de formación profesional, con sus edades, con sus especialidades, etcétera, a las solicitudes específicas y concretas que hacen las empresas que se instalan en las ZUR. Esta es una dificultad que provoca desajuste, aunque, en teoría, pueda haber un volumen de empleo ofrecido por empresas ZUR que supere incluso los puestos de trabajo de los Fondos de Promoción de Empleo. En consecuencia, veo la situación de Vigo como una situación estable en la que resulta realista prever, dado el contexto económico general de la zona, el buen comportamiento de la demanda de pequeños astilleros y el balance global de puestos ofrecidos por las ZUR, en los trabajadores que están en los Fondos de Promoción de Empleo una situación satisfactoria, desde el punto de vista global.

La situación de Ferrol, sin duda alguna, es distinta. Y lo es por la enorme dificultad que representa la captación de proyectos alternativos en esa zona, por las peculiaridades de su ubicación territorial y, en definitiva, por tratarse de una sociedad industrial que juega en torno al monocultivo de dos grandes empresas, un astillero militar y otro gran astillero civil.

En el Ferrol se incorporaron 2.360 trabajadores de menos de cincuenta y cinco años, de los cuales se han recolocado, hasta el momento, 481, existiendo en la actualidad 1.879 trabajadores en el Fondo de Promoción de empleo en esta zona, de los cuales son prejubilables, de acuerdo con el Decreto de prórroga de los Fondos, 40, con lo que el problema de recolocación asciende a 1.839 trabajadores. Las concretas ofertas de empleo que se están manejando en este momento representan unos 299 puestos de trabajo en empresas del Instituto Nacional de Industria, y, de las empresas que se han ido implantando en la ZUR del Ferrol, cabe estimar un volumen de empleo de 500 trabajadores. Así pues, 700 u 800 puestos de trabajo para ofrecer a los trabajadores que hoy están en el Fondo de Promoción de Empleo de Ferrol.

Existe, sin duda alguna, un problema con el volumen total de trabajadores que hoy se encuentran en los Fondos de Promoción de Empleo del Ferrol, confluyendo aquí dos tipos de problemas que me gustaría separar. La situación de un colectivo de trabajadores que deben ser recolocados y el conjunto de actuaciones para que esa relación concreta de personas puedan encontrar un empleo alternativo, bien por recolocación dentro de empresas de las ZUR, en empresas del INI, ofertas de puestos de trabajo en otras zonas, por bajas incentivadas mediante la capitalización de las prestaciones, o mediante empleos en el sector servicios, previsto, asimismo, en el Decreto de

modificación de las Zonas de Urgente Reindustrialización.

Es éste un problema específico, en el que es necesario abordar un paquete de medidas tendente a la resolución de un problema social de un colectivo de 1.000 trabajadores que se encuentran en el Fondo de Promoción de Empleo, para los cuales es necesario contemplar medidas de movilidad geográfica, tanto con respecto a las ZUR de Vigo como con relación a ofertas de puestos de trabajo que les puedan ser ofrecidos para otras empresas, bien públicas, bien privadas, en distintas partes del territorio.

Es evidente que éste es el problema concreto de estos cientos de trabajadores que se encuentran en esta situación. Ello no quiere decir que no sea necesario abordar un conjunto de actuaciones tendente a provocar una reindustrialización, una regeneración del tejido industrial, concretamente en la comarca de Ferrol, para fortalecer y diversificar su estructura industrial. Creo que éstas son las dos caras de un mismo problema que exigen tratamientos diferenciados. De un lado, a corto plazo y con carácter urgente, mediante el paquete de medidas necesario, resolver el problema de aquellos cientos de trabajadores que están en el Fondo de Promoción de Empleo, y, de otro, provocar, incentivar, generar actividades que permitan una diversificación del tejido industrial en la comarca del Ferrol. Para esto se cuenta con los instrumentos de las ZUR.

Me gustaría referirme a aquellas medidas concretas que se pueden abordar en este momento para la zona del Ferrol. Quisiera (puesto que en la pregunta en la que se solicitaba mi comparecencia se hablaba de ello) hablar del conjunto de actuaciones que el Ministerio puede realizar en Galicia. No querría entrar en un detalle prolijo de cada una de las actuaciones, pero sí señalar algunas cifras.

El Ministerio de Industria y sus organismos autónomos, en 1986, han generado inversiones en Galicia por un importe de 21.121 millones de pesetas y, en 1987, de 27.161 millones, con un fuerte crecimiento sobre 1986. De estas cifras el INI ha invertido 20.000 millones en Galicia, y da empleo a 18.439 trabajadores, siendo, a gran distancia, el primer empleador de la región. Por su parte, las empresas del Instituto Nacional de Hidrocarburos están planeando este año en Galicia también previsiones del orden de los 2.900 millones de pesetas.

Me gustaría citar las actuaciones en materia de generación de infraestructura, especialmente en el campo energético, por parte de organismos del Ministerio, como es el IDAE, a través del Plan de electrificación rural, que tiene como uno de sus principales destinatarios la región de Galicia; así como el nuevo plan —creo que muy interesante— que hemos presentado a Bruselas, y que ha sido aprobado para España: el programa «Valorem», que se refiere a la puesta en explotación de recursos energéticos locales que, para el caso de Galicia, contempla una inversión total de 15.900 millones de pesetas, de los cuales 1.900 millones serían financiados con cargo al FEDER y, con cargo al IDAE y Administraciones Públicas, otros 1.900 millones de pesetas; todo ello dentro de un progra-

ma comunitario, al cual se ha adherido España y que prevé estas cifras en concreto para la región de Galicia.

Existe un paquete de actuaciones generales en materia de incentivos regionales, de acuerdo con la Ley de incentivos regionales y con las Zonas de Urgente Reindustrialización; unas actuaciones específicas de los organismos del Ministerio, con un fuerte protagonismo de las empresas del INI, que invierten cifras considerables, y a través de aquellos organismos que realizan actuaciones específicas, como es el caso del IDAE, el CEDETI, el IMPI y otras instituciones del Ministerio que realizan programas con incidencia en Galicia.

Sin embargo, existe una situación general de crisis en el sector naval que obliga a tomar medidas del tipo de las que se han comentado y que, en la medida en que el sector naval siga teniendo un peso importante en Galicia y especialmente en lo que se refiere a la gama alta de astilleros, hace prever una dificultad a largo plazo en este sector. De ahí que recientemente el Ministerio haya llegado a un acuerdo, dentro del seno de la Comisión de seguimiento de la reconversión naval, por el cual facilitamos las jubilaciones a los cincuenta y cinco años para aquellos trabajadores que cumplan esta edad de aquí al año 1990.

Esto es doblemente importante, primero, porque supone la posibilidad de ir ajustando las plantillas sin ningún tipo de traumatismo, en la medida en que los trabajadores cumplan la edad de cincuenta y cinco años. Segundo, porque es algo absolutamente necesario para reducir los niveles de sobrecapacidad, de regulaciones masivas de empleo que tiene el conjunto del sector. Asimismo, es necesario para facilitar una mejora de la productividad por persona de las factorías de construcción naval, a fin de garantizar su competitividad. Por último, es necesario porque a España, a partir de 1990, le será de aplicación la reglamentación comunitaria en materia de ayudas a la construcción naval.

Tenemos un período de gracia de cuatro años, en los cuales no se le aplica a España el tope de ayudas que autoriza la Comisión de Bruselas, pero, a cambio, es necesario mostrar un programa de avance en reducciones y en mejoras de productividad, que se espera conseguir mediante el proceso de jubilaciones a los cincuenta y cinco años. Esto permitiría jubilar, en cuatro años, a 770 personas en Astano, y hasta 255 en la empresa Hijos de J. Barreras, amén de aquellos programas que pudiera presentar alguna empresa, aunque no se tienen demandas de los pequeños astilleros en la zona de Vigo.

Insisto en que, junto a este paquete de actuaciones y a la política general de ayuda al desarrollo, que contempla como instrumento fundamental la Ley de incentivos regionales, quería referirme específicamente a aquellas actuaciones que el Ministerio de Industria está impulsando pensando, de un modo muy específico, en la comarca del Ferrol.

Concretamente, está pendiente de aprobación por el Consejo de Ministros el Decreto de desarrollo de la Ley de incentivos regionales. En él se prevé una elevación de los topes subvencionables para inversiones que se reali-

cen en zonas como Galicia, como consecuencia de la negociación que, a su vez, ha habido con las autoridades de Bruselas, que establecen los límites máximos subvencionales por regiones en cada país de la Comunidad Económica Europea.

Como consecuencia de la ley de desarrollo, se podrá ir a unas subvenciones de hasta el 50 por cien, en general, en la región de Galicia, lo cual supone un aumento con respecto al 35 por ciento que se daba al gran área de Galicia. Específicamente para el caso del Ferrol, contemplamos que se puedan dar subvenciones equivalentes al 75 por cien, porcentaje máximo que autoriza Bruselas por la legislación comunitaria. Al amparo de la figura prevista por la Ley de incentivos regionales, las zonas industrializadas en declive, contemplamos la posibilidad de otorgar subvenciones de hasta el 75 por ciento, concretamente para la comarca del Ferrol. De este modo se crea un incentivo diferencial con respecto a la situación de una comarca que se ve afectada, sin duda alguna, por un problema de recolocación, pero también de dificultad para generar actividades alternativas.

El Ministerio de Industria ha estado trabajando con otros Ministerios de competencia en la materia para facilitar un programa de creación de infraestructura que mejore los accesos y la comunicación de la comarca del Ferrol. Concretamente en este momento, este grupo de trabajo, en coordinación con el Ministerio responsable, que es el Ministerio de Obras Públicas, está trabajando en el enlace con la autopista del Atlántico en el acceso a Astano desde Fene, en el desdoblamiento de la carretera de Ferrol. Se está estudiando el proyecto del enlace Norte al puerto de Ferrol, que supondría una inversión de 2.400 millones de pesetas.

Este nuevo acceso al puerto de Ferrol tiene una singular importancia porque en este momento estamos estudiando la posibilidad de convertir este puerto en un puerto carbonero, pensando en el agotamiento de la mina de Puentes de García Rodríguez, que llevaría al uso de carbón de importación para reemplazar el carbón de los lignitos de la mina de Puentes de García Rodríguez. Esto permitiría importantes inversiones en el puerto. En la primera fase se están invirtiendo 1.000 millones en el puerto y, en una segunda fase, se prevé una inversión de los 1.600 millones de pesetas. Si unimos estas inversiones en el puerto para el acceso Norte del propio puerto, junto a otras que debería acometer, por ser de su competencia, la Xunta de Galicia, para asegurar la conexión por carretera entre Puentes de García Rodríguez y el propio Ferrol, ello permitiría crear un foco de actividad en torno al puerto carbonero para el suministro de carbón de importación a la central de Puentes en su proceso normal de vida, que llevará a un agotamiento de los lignitos y, por tanto, a un reemplazamiento progresivo de los grupos térmicos de lignitos por grupos térmicos de carbón.

En coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo estamos actuando en el suelo industrial. Como SS. SS. conocen, existe un polígono industrial en la zona de Ferrol que está ocupado en un 80 por cien, por tanto, se hace necesario ofrecer suelo industrial adicional. En la

actualidad se está trabajando en dos nuevos polígonos, uno en el de Fene-Cabanas, polígono que podría tener veinticinco hectáreas, con una inversión de 500 millones de pesetas, que está pendiente de que los ayuntamientos afectados resuelvan los problemas urbanísticos que implica la aprobación de este polígono. El segundo polígono, el de Río Toposo, en Narón, con cincuenta hectáreas, supondría una inversión de mil millones de pesetas e incrementaría la oferta de suelo industrial en esta zona.

Asimismo, estamos en coordinación con el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, dentro del programa STAR, que, como SS. SS. conocen, es un programa comunitario tendente a la creación de infraestructura de telecomunicación en las zonas más atrasadas de los territorios, de implantación de tecnologías avanzadas en el campo de las comunicaciones que son subvencionables con fondos estructurales por parte de la Comunidad Económica Europea. En este programa se contemplan 8.700 millones de pesetas, según nos informa el Ministerio de Transportes, para Galicia, de los cuales 7.000 irían destinados a infraestructura y 1.700 a fomento de las telecomunicaciones.

Estamos trabajando con el Ministerio de Transportes para dar prioridad a la implantación de este tipo de circuitos de telecomunicaciones en la comarca del Ferrol con el fin de dotar de infraestructura de comunicaciones a las empresas que puedan verse atraídas por unas mejores comunicaciones físicas, unas mejores posibilidades de telecomunicación, una mayor disponibilidad de suelo industrial y mayores incentivos —que lleguen al tope de lo que se puede conceder de acuerdo con la legislación comunitaria— para aquellos proyectos específicos que se localicen en la zona del Ferrol.

No sé si me he alargado demasiado, pero creo que he hecho un repaso de los puntos candentes. En cualquier caso, quedo a su disposición para cualquier aclaración que deseen.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro de Industria y Energía.

Vamos a abrir el turno de intervención de los Grupos Parlamentarios, dando la palabra en primer lugar a los portavoces que han solicitado la comparecencia.

Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Garrosa, por un tiempo de diez minutos. Les pido, señorías, que nos ajustemos al tiempo. Ha habido un cambio en el horario, como se explicaba en una nota que les envié, debido a que el Ministro de Industria tiene esta tarde obligaciones ineludibles oficiales.

Tiene la palabra el señor Garrosa.

El señor **GARROSA RESINA**: Buenos días, señor Ministro, y gracias por su comparecencia.

Tengo que decir, en principio, que puesto que vamos a hablar de problemas de Galicia... (**Rumores**.)

El señor **PRESIDENTE**: Les pido que guarden silencio para que el debate se pueda celebrar.

El señor **GARROSA RESINA**: Decía en plan de broma que parece que los problemas de Galicia nos persiguen, porque de los dos Diputados de nuestro Grupo que proceden de esta región española, uno está retenido por una muy grave enfermedad de su padre, y el otro, el señor Rioboo, que me acompaña en estos momentos, está afectado de la garganta y prácticamente no puede hablar. Por tanto, me toca a mí, como miembro de esta Comisión, —aunque no conozco muy profundamente los problemas de Galicia— hablar con la ayuda de las notas valiosísimas que me ha pasado mi compañero de Grupo, señor Rioboo.

Tengo que decir que esta intervención previa y bastante prolija (en ventaja con respecto al tiempo que se nos concede a los portavoces de los grupos) del señor Ministro descoloca las cuestiones que queríamos plantearle.

Galicia ha tenido una serie de graves problemas en todo el siglo pasado que afectan a sus gentes. En concreto, estos problemas se centran en el ámbito industrial, y por ello nos hallamos hoy en esta Comisión. La grave situación por la que atraviesa la industria gallega en general nos ha inducido a solicitar la comparecencia del señor Ministro para que nos explique los propósitos, los proyectos, los planes del Gobierno y más, en concreto, los planes de su Ministerio con respecto a la política industrial que se piensa desarrollar en Galicia y las soluciones que el Gobierno y el Ministerio de Industria contemplan para estos problemas a los que haremos referencia a lo largo de la intervención.

La reconversión industrial ha tenido y sigue teniendo una carga muy especial para esta región gallega, pues ha supuesto para la Comunidad Autónoma a la que nos referimos unos muy elevados costes sociales, una pérdida de recursos públicos y privados y, en definitiva, una discriminación con respecto a lo que ocurre en otras regiones españolas.

Cuando en nuestro país cualquier sector industrial entra en crisis y se decide su reconversión —lo que, en muchas ocasiones, para el Gobierno socialista viene a ser sinónimo de desmantelamiento—, o cuando la Comunidad Económica Europea exige esta reconversión, el Gobierno suele elegir unas empresas representativas del sector en cuestión sobre las que descarga preferentemente el peso de la reconversión planteada.

Nuestra discrepancia con el Gobierno estriba precisamente en los criterios con que se determinan las empresas concretas que se han de reconvertir. A nuestro juicio, no siempre se eligen las empresas adecuadas. En este proceso de selección (basado no tanto en criterios económicos, técnicos o de rentabilidad, sino más bien en criterios socio-políticos) Galicia ha resultado gravemente perjudicada, y la razón es muy sencilla: el centro de decisión donde se adoptan estos criterios suele casi siempre radicar fuera de Galicia.

Hay ejemplos muy concretos y significativos que están en la mente de todos y a los que nos vamos a referir. En primer lugar, el relativo al sector de la construcción naval, del que muy prolijamente y por extenso ha hablado el señor Ministro. La reconversión de las grandes industrias concentradas en Galicia —Astano, Bazán, Hijos de

J. Barrera, Ascón— ha tenido especial incidencia en toda la comarca de El Ferrol y el Gobierno, desde nuestro punto de vista, ha sido incapaz de ofrecer una alternativa eficaz para esta zona y su población trabajadora.

La ZUR proyectada y creada a este fin en El Ferrol se ha mostrado como una solución insuficiente —por emplear un calificativo bastante suave— y, desde luego, poco adecuada a la realidad social del entorno gallego.

Se nos plantean una serie de cuestiones concretas a este respecto. En primer lugar —algo nos ha dicho el señor Ministro en este sentido—, ¿qué es lo que piensa hacer el Gobierno para mejorar la situación del sector naval y de esas empresas concretas, con especial referencia a la comarca de El Ferrol? El señor Ministro nos ha dado una serie de cifras concretas sobre las empresas alternativas, la población trabajadora que está acogida en estos momentos al Fondo de Promoción de Empleo, pero no nos ha dicho —eso me ha parecido— cuánto tiempo llevan en situación de expectativa a estos trabajadores que están acogidos a los Fondos de Promoción de Empleo en El Ferrol y en Vigo.

A propósito de ello hay que recordar que el señor Ministro al final de su intervención ha hecho especial referencia a cuestiones relativas a la infraestructura y a las especialísimas dificultades de comunicación que se concentran en la zona de El Ferrol, zona que ha estado apartada hasta el momento de los grandes planes de inversión en carreteras. Nos ha hablado de los planes del Ministerio de Obras Públicas, que nos congratulan. Sabemos —aunque no es competencia del señor Ministro de Industria— que el Ministerio de Obras Públicas ha concentrado durante los cinco años de actuación del Gobierno socialista la política del Ministerio en carreteras (desde nuestro punto de vista, no tanto una política de obras públicas, cuanto, más bien, una política específicamente de carreteras) porque ha primado sobre todo esta Dirección General, lo cual nos parece magnífico ¡ya es hora de que se actúe en la comarca de El Ferrol sobre la infraestructura de carreteras! Pero habríamos de recordar al señor Ministro, y al Gobierno en general, que estas cuestiones de infraestructura y de mejora de las comunicaciones, desde nuestro punto de vista y desde cualquier punto de vista lógico, deberían ser previas a los planteamientos de reindustrialización y reconversión industrial de la comarca.

Lo mismo podríamos decir sobre las cuestiones que nos ha planteado el señor Ministro acerca de las mejoras en el puerto de El Ferrol y la creación de nuevo suelo industrial que se hace necesario en esta comarca.

Al margen de todos estos datos muy prolijos, hay otros sectores a los que apenas se ha referido el señor Ministro o lo han hecho con menor intensidad, por ejemplo, el siderúrgico. Debíamos preguntar, ¿piensa el Gobierno llevar a cabo el cierre definitivo de Sidegasa, empresa que, por cierto, está considerada como la mejor dentro de todo el grupo de Celsa, Compañía Española de Laminación? ¿Considera el Gobierno inviable esta empresa, Sidegasa? ¿Tiene conocimiento el Gobierno de la existencia de un proceso de absorción en virtud del cual Celsa terminaría

por absorber casi por completo a la Compañía Enesa?

A propósito de Sidegasa, también tendríamos que recordar que recientemente, el día 4 de este mes de noviembre, el Gobierno autónomo de Galicia, dirigido en estos momentos por el señor Fernández Laxe, a través de alguno de sus portavoces autorizados, ha señalado que es criterio que el Gobierno gallego se plantea el de la absoluta necesidad —y cito textualmente— de defender por todos los medios legales a su alcance el tejido industrial gallego en el que Sidegasa representa un elemento de indiscutible importancia. Y añade que el Gobierno gallego consideraría como un hecho muy grave el cierre total de la factoría.

Hay otros sectores también preocupantes, por ejemplo, el del automóvil, al que creo recordar que apenas ha hecho referencia el señor Ministro. Hay problemas en la factoría de Citroën-Orense. Se quiere cerrar esta factoría en la que tienen un puesto de trabajo alrededor de 700 trabajadores. De ellos, según los planes del Gobierno, explicitados en una pregunta que planteó al respecto el Diputado por La Coruña, señor Rioboo, 150 pasarían a la empresa Sommer-Allivert. Y se dice que en una segunda fase se buscará una solución análoga para los 550 trabajadores restantes. Nosotros nos preguntamos si es imprescindible realmente cerrar esta factoría de Citroën en Orense, y qué garantías de continuidad de trabajo se puede ofrecer a los trabajadores contemplados en esta segunda etapa. Nos interesaría también saber —en el supuesto de que los 150 trabajadores que se piensan trasladar en primer lugar a Sommer-Allivert no aceptarán esta solución— si el Gobierno tiene planteada alguna solución de carácter alternativo.

No acaban aquí nuestras preocupaciones, ni muchísimo menos. Como el señor Ministro sabe, existen una serie de problemas muy importantes que afectan al sector textil, al de industrias cárnicas —tenemos el caso del matadero Mafriesa— y otros. Nos gustaría saber qué es lo que piensa el Gobierno respecto a todo este cúmulo de problemas que no sólo afectan al sector de la construcción naval —con ser éste importantísimo y, acaso, el principal— sino también a los que me he referido anteriormente. Este cúmulo impresionante de datos, de cifras, de porcentajes, de número de trabajadores, de inversiones previstas que nos ha dado el señor Ministro en su larga intervención son datos de carácter sociológicos muy importantes. Pero, aunque la pregunta parezca de Perogrullo, ¿son ustedes realmente conscientes de la gravísima situación por la que atraviesa el sector industrial gallego, la industria gallega, la población trabajadora gallega? A propósito de esto, yo me atrevería a sugerirles, para que adquieran una idea aproximada de la situación de efervescencia que en estos momentos se vive en Galicia, que acudan a la manifestación convocada por los sindicatos para el próximo domingo en Ferrol.

El señor **PRESIDENTE**: Le recuerdo a S. S., señor Garrosa, que el trámite de comparecencia es una sesión informativa en la cual el Gobierno informa primero. Si usted quiere que el Gobierno hable menos y los grupos más

tiene otros trámites, que yo personalmente recomiendo con frecuencia, que pueden utilizar.

El señor García Fonseca tiene la palabra.

El señor **GARCIA FONSECA**: Particularmente, agradezco la información del señor Ministro y no la considero excesivamente extensa. Lamento, sin embargo, que las posibilidades que tenemos que exponer cuestiones, dudas y valoraciones sean excesivamente reducidas. Por ello, voy a entrar directamente en la cuestión.

Mi Agrupación entiende que la situación del sector industrial de Galicia en general, y específicamente del sector a que nos referimos en esta comparecencia, se podría caracterizar por los siguientes rasgos. Primero, por un debilísimo tejido industrial, con carácter general. Segundo, por una dependencia casi total de sectores más fuertemente golpeados por la crisis, como reconoció el propio señor Ministro. Tercero, por otro tipo de industrias posteriores, con escaso valor añadido, que aportan poco a la renta nacional gallega, pero que son altamente degradantes para el medio, hasta el punto de que ha llevado a muchos sectores de opinión gallega a hablar de Galicia como una especie de basurero industrial de España. La cuarta característica de esta situación es el fracaso de los instrumentos de reconversión. Las ZUR y los Fondos de Promoción de Empleo ni siquiera han logrado paliar los empleos perdidos y no han contribuido a un proceso nuevo de reindustrialización. En esta valoración de los instrumentos empleados por el Gobierno coinciden todas las centrales sindicales. Yo tengo un amplio informe de las mismas en el que se pone de relieve este extremo.

La quinta característica, a mi juicio, es una iniciativa pública puramente subsidiaria que no tomó medidas concretas de reindustrialización. Ello va unido a otra característica que quiero señalar, el modelo de reconversión que ha seguido del Gobierno. Se trata de una reconversión considerada como necesaria por los sectores aludidos, pero que, tanto por su procedimiento como porque no ha sido acompañada de ningún proceso de reindustrialización, ha contribuido a este proceso largo, continuo y progresivo de deterioro del tejido industrial, ya de por sí débil, de Galicia.

Por último, voy a señalar, aunque sea de paso, otra característica más, consecuencia de todo esto: el incremento en Galicia, quizás por un ritmo más acelerado que en otras regiones de España, no solamente del desempleo, sino de unas condiciones de trabajo cada vez más deterioradas, sobre todo debido al aumento de lo que se viene llamando economía sumergida, que en Galicia tiene una especial repercusión.

Entrando en aspectos concretos y empezando por la comarca que el propio señor Ministro reconoció como la más golpeada por la crisis, Ferrol, voy a realizar algunas consideraciones. Entre paréntesis, quiero señalar que en la exposición del señor Ministro hay una serie de coincidencias no en todos los puntos, pero sí en cuanto a los más descriptivos que acabo de reseñar. De su exposición puede deducirse —y esto le honra— que el problema industrial de Galicia es grave y urgente. En el Ferrol, por

ejemplo, como datos indicativos y tomando uno que me parece que es básico, el del paro, se ha pasado de 1981 a 1986, de 7.500 parados a 16.655. Son cifras oficiales muy contestadas por los sindicatos en cuanto que utilizan procedimientos estadísticos que sesgan la realidad. Los sindicatos estiman el número de parados en El Ferrol-ciudad en unos 20.000. De todas formas, según las cifras oficiales, esto supone un índice de 16,5 por ciento. En la provincia de La Coruña el paro alcanza la cifra de un 22,6 por ciento, puesto que se pasa de 41.900, en 1981, a 73.900, en 1986; y ello sin incluir —que es uno de los procedimientos que falsean la realidad por medio de estadísticas no bien hechas— en la cifra de El Ferrol los 2.800 trabajadores excedentes de la reconversión. Si se sumasen, el paro, de 1981 a 1986, habría experimentado un incremento del 159,3 por ciento.

En cuanto a la empresa Bazán —no voy a entrar en pormenores, aunque sería interesante incidir en ellos—, como el propio señor Ministro ha puesto de manifiesto, simplemente subrayo que esta empresa ha pasado de 14.000 trabajadores a 5.000. Aunque yo tenía escrito esto antes de la comparecencia del señor Ministro, después de ella queda confirmado que ésta es una reconversión que todavía no ha cesado. El señor Ministro nos anuncia una posible nueva reconversión para 1988.

Respecto a los pedidos —uno de los temas en los que el señor Ministro se ha detenido—, tengo que señalar que actualmente se están agotando, entre otras razones porque en alguno de los proyectos, por ejemplo el caso de la fragata «Sagitario», la Armada española en vez de partir del proyecto que estaba elaborando la empresa Bazán ha comprado la fragata a los americanos.

En el tema de Astano, también el señor Ministro ha dado cifras que hablan por sí solas. En todo caso, deseo recalcar que Astano suponía del 10 al 15 por ciento del empleo directo e indirecto de la provincia, y del 4 al 6 por ciento de Galicia. Pues bien, quedan ahora 2.200 trabajadores, de los cuales hay ahora 1.500 regulados. Esto significa, lisa y llanamente, que Astano se acaba como astillero y como empresa.

Paso ahora a otros sectores que ha subrayado el portavoz que me ha precedido y que, sin embargo, el señor Ministro no abordó, yendo a casos puntuales pero muy significativos. Tema Sidegasa. Efectivamente, por parte de la Administración se indica a Sidegasa que se una a una empresa catalana, la empresa Celsa, a la que paga un canon que supuso en estos tres años 500 millones de pesetas. Ante la reducción de la producción por el ingreso en la CEE, se hace una mesa de reconversión, pero en junio se rompen las negociaciones y los empresarios empiezan por su cuenta a presentar una propuesta al Gobierno. La empresa tiene 500 trabajadores, pero su importancia desborda con mucho esta cifra. Se ha calculado de forma bastante pormenorizada que su incidencia en la pérdida de empleo supondría otros 2.000 puestos de trabajo indirectos, contando los que supondría la pérdida en el transporte, en empresas auxiliares, etcétera. Y también quiero poner de manifiesto que por expertos y en la misma prensa se ha reconocido en diversas ocasiones que este plan fa-

vorece exclusivamente a la empresa Celsa, contra la que no tengo nada en particular, pero esto contribuye a un mayor desequilibrio entre zonas ya de por sí tan desequilibradas como las que estamos mencionando. Y voy a citar algunos detalles significativos, por ejemplo, cómo se habla incluso de una noble contabilización de 3.073 millones de pesetas al detallar la indemnización al cierre y el expediente de liquidación solicitados, o cómo efectivamente las instalaciones de esta empresa de Galicia están consideradas por los expertos como unas de las mejores de Europa.

Por seguir con algunos casos no menos significativos, citaré los ejemplos de Mafriesa y Protesa, Mataderos Frigoríficos Españoles, también es otra empresa con un futuro absolutamente incierto y conviene poner de manifiesto algunas de las actuaciones que tuvo la Administración en el proceso, porque hay que resaltar que cuando el Patrimonio del Estado decidió vender estas empresas, se presentaron dos opciones: la de un grupo privado y otra representada por la Cooperativa de Ganaderos Gallegos, y, sin embargo, el Gobierno central optó por el grupo privado, y, además, con una serie de condiciones favorables, como la condonación de la deuda interna contraída con el Banco del Nordeste, etcétera, que suponía 5.200 millones de pesetas; el Patrimonio del Estado entregó un dinero físico al grupo comprador de 1.000 millones de pesetas, etcétera. En la actualidad, la situación de la empresa es la siguiente: no existe registro contable de los expertos de los 1.000 millones de pesetas entregados por el Patrimonio del Estado a las dos empresas. Las deudas contraídas por Mafriesa en noviembre de 1986 ascendían a más de 1.000 millones de pesetas. Cabe subrayar la importancia que esta empresa tiene no sólo para el sector industrial, sino para el sector ganadero en general de Galicia...

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Fonseca, simplemente debo hacerle la observación, aunque, por supuesto, usted es libre de hablar de estas empresas, de que estas empresas no están bajo la competencia del Ministerio de Industria y Energía; son empresas del sector agroalimentario que dependen del Ministerio de Agricultura.

El señor **GARCIA FONSECA**: Señor Presidente, le agradezco la observación, en todo caso estamos hablando de la reforma industrial de Galicia y en esta empresa en concreto he señalado algunos pormenores del procedimiento en donde sí que tuvo que ver la Administración.

El señor **PRESIDENTE**: Si, pero no el Ministro de Industria y Energía. Nada más.

El señor **GARCIA FONSECA**: Bien, accediendo a la indicación de la Presidencia, dejo de hacer más análisis sobre el particular.

Podría continuar con otras empresas en situaciones similares, el caso de Peña-Ferrol, el de Barrera, el de Celizar, etcétera, pero no voy a incidir más en ello porque me parece que son casos bastante conocidos, que no representan más que una punta, grande si se quiere, de iceberg,

pero que, sin duda alguna, ponen de manifiesto que en Galicia ha habido una reconversión dura que, si bien es verdad que en algunos casos ha ido acompañada de medidas paliativas en cuanto al carácter no traumático en relación a los trabajadores, no fue de la misma manera en absoluto paralela a un proceso de industrialización, lo cual conduce a Galicia a una situación realmente de deterioro creciente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto piden la palabra el señor Bernárdez Álvarez y el señor Pardo Montero. Damos la palabra al señor Bernárdez en primer lugar, rogándoles a los dos que hagan un esfuerzo de síntesis. Aunque en esta Comisión prácticamente no hay diferencia, en cuanto al tiempo de intervención, entre lo que es un grupo parlamentario y lo que es una agrupación, les ruego que hagan un esfuerzo.

Tiene la palabra, señor Bernárdez.

El señor **BERNARDEZ ALVAREZ**: Muchas gracias, por la deferencia con el Grupo Mixto, señor Presidente.

Muchas gracias, señor Ministro, por estar hoy aquí informando sobre los temas de Galicia. Yo he querido estar hoy aquí no sólo por la importancia que tiene el tema para Galicia, sino porque, según mis noticias, el señor Ministro está demorando recibir al Comité de Empresa y al Conselleiro de Industria de la Xunta de Galicia, y me gustaría que por lo menos después de esta reunión nosotros pudiésemos llevarles algunas noticias sobre los proyectos del Ministro de temas de tan candente actualidad como es el tema de Sidegasa. Y sobre todo venía hoy aquí porque yo creía que el Ministro de Industria iba a entonar un «mea culpa» y a hacer un propósito de la enmienda con respecto a los comportamientos del Gobierno en Galicia, pero, tristemente, he visto que no ha sido así; he visto que aquí se ha venido a demostrar las excelencias del lenguaje político, a soltar una serie de números, que son miles de millones, pero también hay que tener presente que los Presupuestos del Estado se cuentan por billones y, por tanto, a la hora de analizar las inversiones, habría que hacer un balance de porcentajes, y yo con tristeza estoy observando día a día, año a año, que las inversiones en Galicia en los Presupuestos Generales del Estado son cada vez menores. Referidos a este año, yo diría que no sobrepasan un 4 por ciento de las inversiones reales del Estado; hay Ministerios en que no llegan al 3 por ciento, cuando Galicia representa un 7 y pico por ciento en el conjunto del Estado. Por tanto, lo digo para que los que no conocen el problema, que no lleven de aquí la impresión de que Galicia se está llevando una gran tajada en los Presupuestos del Estado, porque realmente no es así, sino que Galicia está siendo discriminada.

Ha hablado el señor Ministro de que como en Galicia el sector industrial sólo representa el 14 por ciento, parece que no tienen gran importancia. Yo creo que no se puede condenar a una nacionalidad a que siga teniendo cerca de un 40 por ciento en el sector agrario, como acaba de decir el señor Ministro, y que no pueda recuperarse por otro camino. Entiendo que ni la agricultura ni la indus-

tria ni Galicia tienen futuro por este camino. Por tanto, para mí, que el sector industrial sea sólo un 14 por ciento, es motivo suficiente para que se le dé más importancia a la reindustrialización de Galicia, más de la que se le está dando. Se habla del paro, de que no llega a la media nacional. Señor Ministro, usted sabe muy bien que en Galicia hay un paro encubierto y que, por tanto, esto no vale para Galicia, donde el paro supera a la media nacional si los números se hiciesen como deben hacerse.

Yo creo que el problema no es tan simple. No se puede decir que los grandes astilleros no tienen futuro, porque yo me retrotraería a hace tres años, cuando se hizo la reconversión naval, y le recordaría al señor Ministro que entonces ya se cometió una injusticia con Galicia, porque el astillero más rentable, el más moderno, el de más fama, con mayor versatilidad, fue precisamente el que se cerró y se dejó, como usted acaba de decir hace un momento, para reparaciones y desguaces. Aquella ya fue la injusticia a la que el entonces Ministro, señor Solchaga, respondía en una interpelación que yo le hice en el Senado en aquel momento, de la que quiero leer el final, porque fue un compromiso de futuro que no se cumplió.

Decía el señor Solchaga: «Para terminar, señor Presidente, diré que me gustaría haber centrado el debate en el futuro sobre la reindustrialización de Galicia, verlo centrado sobre las posibilidades de crecimiento industrial de las zonas más afectadas, Vigo y Ferrol, y ver en ellos cómo existe la concurrencia, la conjunción de intereses de las diversas instancias del poder, la Xunta, las autoridades locales y, por supuesto, el Gobierno y de todos los Grupos en esta Cámara y en el Congreso, para conseguir llegar al objetivo. Y le voy a decir una cosa al señor Bernárdez: olvide usted lo que los periodistas dicen que yo dije o dejé de decir y haga usted caso a lo que voy a decir ahora. Si se produce nada más que la mitad de esa conjunción de responsabilidades y de apoyos, le aseguro que antes de que acaben los tres años que tienen los trabajadores que entran en el fondo de promoción de empleo, habremos creado los suficientes puestos de trabajo en Ferrol que, sin dudar, es el lugar más difícil para recolocarlos a todos. A ese desafío quedo, naturalmente, emplazado ante su señoría».

Señor Ministro, este compromiso de su antecesor no se ha cumplido y últimamente, creo que estará usted enterado, el mismo Presidente actual de la Xunta, que no creo que sea dudoso desde el punto de vista político, acaba de decir que el Gobierno central había incumplido sus compromisos con El Ferrol.

Pero, como decía antes algún portavoz, el problema de Galicia no es sólo el de los grandes astilleros, hay más, el problema industrial el de Sidegasa, en el que ya no voy a incidir; pero qué casualidad, cuando se empezó a hablar de la reconversión naval había un grupo fantasma que se llamaba Aesa, que ya mucho antes de hacer esa reconversión se dedicó a dirigir los pedidos de barcos hacia otros astilleros que no fuesen Astano para demostrar que esta empresa no era rentable. Ahora nos encontramos con Sidegasa ante un tema muy parecido, con otro grupo que se llama Celsa, al que ya se ha aludido aquí, porque cuan-

do el Mercado Común nos obliga a una reducción de la producción del acero, resulta que en Galicia no se reduce; se pasa a cero porque se quiere cerrar Sidegasa. Me gustaría, señor Ministro, que me dijese algo sobre el futuro de Sidegasa, qué piensa hacer y, en caso de que se cierre, si piensa hacer reinvertir en Galicia el dinero de esa empresa.

Galicia, señor Ministro, es una nacionalidad rica, y esto es lo triste, que está viviendo pobremente —y lamento tener que decirlo—, porque desde el Gobierno central, y no es sólo el Gobierno socialista, desde los Gobiernos centrales históricamente Galicia ha sido expoliada. Digo que no es sólo el Gobierno socialista porque ha habido también algún gallego que se ha pasado cuarenta años en el Gobierno y tampoco ha hecho nada por Galicia.

Quiero decir que Galicia necesita buscar una reestructuración industrial, que es un problema no sólo de financiación. Usted aludía a los fondos estructurales de la Comunidad Económica Europea y sabe muy bien, señor Ministro, cómo se están aplicando esos fondos en estos momentos, que no están llegando a las regiones desasistidas, como es preceptivo, sino que se están ingresando en los Presupuestos del Estado, dedicándolos a inversiones ya presupuestadas, lo cual hace que disminuyan las inversiones reales en las regiones desasistidas a las que les corresponden.

Usted conoce el problema del Fondo de Compensación, que cada vez cumple menos con el fin para el que ha sido creado, y no voy a hablar ahora del modelo de financiación definitivo últimamente establecido, que también perjudica en este caso a Galicia. También es un problema de programación, porque Galicia está siendo receptáculo de industrias, en la fase más negativa de éstas, en la fase contaminante, como puede ser la industria del papel y ahora la del aluminio, donde el proceso de laminación se quiere trasladar fuera de Galicia, cuando todos los inconvenientes del aluminio los está soportando Galicia.

Es también un problema de legislación —y voy a terminar, señor Presidente, perdón—, de organización, porque cuando se hacen proyectos a nivel de Gobierno central, como pueden ser proyectos de infraestructuras viarias o ferroviarias, se pone como argumento, por ejemplo con el plan ferroviario, que en Galicia son muy costosos, y nos encontramos con que cuando llegue el año 2000 vamos a tener en todo el Estado los trenes circulando a 200 kilómetros por hora y para recorrer Galicia vamos a tardar cuatro horas.

Esta orografía de Galicia, que es inconveniente para algunas cosas, es beneficiosa para otras, como para los saltos. Galicia tiene hoy una gran producción de energía, de la que le sobra el 50 por ciento. Señor Ministro, creo que si se quiere que Galicia no sea el sector público solamente, como acaba usted de decir, que es el primer empleador, sino que se favorezca su industria y haya industria privada, creo que hay que caminar a crear unas tarifas eléctricas diferenciadas. Si nosotros pagamos los productos de fuera a mayor precio, si nosotros tenemos inconvenientes de mercado debido a las malas comunicaciones y nuestros productos resultan más costosos fuera de Gal-

cia, los productos que tenemos allí también queremos tenerlos a precios distintos, porque evidentemente, señor Ministro, si la energía eléctrica se lleva fuera de Galicia, tiene sus mermas, tiene sus gastos, que no deben repercutir en Galicia, sino en los sitios en donde se consume la energía eléctrica.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bernárdez. (El señor Trillo y López-Mancisidor pide la palabra.)

Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Una cuestión de orden, señor Presidente.

Estamos atendiendo una comparecencia del señor Ministro a petición de una Agrupación, dentro del Grupo Mixto, y de un Grupo Parlamentario, el CDS. En esta Comisión supongo que los Grupos estamos representados por un número de Diputados, de acuerdo con la representación que tenemos en la Cámara. ¿A cuántos parlamentarios del Grupo Mixto se les puede dar la palabra, si no pertenece nada más que uno a la comisión?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, le agradezco su celo por las funciones que son exclusivas de la Presidencia y de la Mesa, y le satisfago diciendo que estamos totalmente dentro de norma. El señor Bernárdez está intervinendo dentro de las posibilidades de cuatro personas que pueden hablar por el Grupo Mixto. Otra cosa es la limitación de tiempo, a la cual exhorta este Presidente a SS. SS. de forma amistosa.

Tiene la palabra el señor Pardo Montero.

El señor **PARDO MONTERO**: Señor Presidente, trataremos de cumplir su indicación.

A pesar de mi condición de gallego, no creo en las «meigas», por lo menos hasta este momento no creía. Digo esto porque, francamente cuando se analizan los temas gallegos, uno se percata en seguida de que más allá de Piedrafita del Cebrero, del Macizo galaico-portugués, del Caurel y de Sierra de Ancares hay otro mundo, señor Ministro, hay otro mundo; hay un mundo verde, un mundo de bosques, un mundo de aguas y un mundo que en la meseta se conoce por la abundancia del marisco. Pero es algo más. Hay una Comunidad que vive, que palpita, día a día; y yo, en nombre de esa Comunidad, lo digo sin la menor mezcla de enojo, que no pretendo, y satisfecho, en parte, por su preocupación, no así quizá por la capacidad de comprensión que, no lo tome a nivel personal me parece que es un mal que alcanza a todos aquellos que no tienen la condición original de gallegos o, si quiere, originaria de gallegos.

Lo que no se puede decir es que una Comunidad escasamente industrializada deba permanecer así por los siglos de los siglos, y, cuando esa Comunidad sufre asimismo el embate en aquello que es su sector productivo más álgido, habida cuenta de las características de presente, como ha sido el sacrificio enorme que ha tenido que asumir, y de buen grado, por el hecho de que en conjunto al Estado español le beneficiaba entrar en el Mercado Co-

mún, lo que no se puede es cargarle esa servidumbre, ese sacrificio que, repito, asume con gusto, en beneficio del Estado, pero, al mismo tiempo, desmantelarle aquellos elementos a tenor de los cuales podría, en su caso, sentir un horizonte más o menos próximo.

Digo esto, señor Ministro, por seguir su propia exposición, y haciendo una breve reflexión, yo pido al señor Presidente que comprenda la situación que es dramática vista desde el otro lado de los montes que acabo de citar; son unas diferencias orográficas, quizá geográficas, que nos separan y que marcan algo más que un simple carácter, un simple talante humano, a veces marcan también un cierto nivel de comprensión o incomprensión, según el color del cristal con que se mire, en frase de un conocido poeta.

Galicia tiene tres sistemas productivos básicos, para esquematisar. Un sistema rural, que era hasta hace poco de autoabastecimiento, que no generaba mercados, porque no tenía excedentes o eran excedentes ocasionales, y entonces el mercado se iba, porque, a lo mejor, cuando la demanda exigía, no había producción, y al revés, pero estaba en un momento de franca revitalización, de franco auge, justamente en aquel tiempo en que se pacta y se negocia de hecho la entrada en el Mercado Común y sufre directamente el impacto más grave, que es aquel de producir aquello que el propio Mercado Común o sus países más significativos producen asimismo. Este es el tema. Alternativamente, tenía otros dos sistemas de producción —y todavía tiene, con todos los avatares, pero todavía tiene—, un sistema es litoral, basado fundamentalmente en una tradición de siglos, en la carpintería de ribera, en industria extractiva de pesca y algunas veces complementada con la apelación al sector agrario también. No quiero extenderme por ahí.

Digo que tenía y tiene aún en parte un sector industrial, caracterizado fundamentalmente por ser de singularidad básica o primaria y porque las cadenas de toma de decisiones están fuera de Galicia y, por lo tanto, no ha producido dos cosas que se esperaban, que era el hecho de suscitar segundas o ulteriores transformaciones y el hecho de generar una dinámica que hiciese que los excedentes de otros sectores, como el propio agrario o el sistema litoral, pudiese recoger para, de esta forma, dinamizar lo que Galicia tenía en este momento comparativamente retrasado, que era el sector industrial y el sector de servicios y, por consiguiente, al propio tiempo, dinamizar el sector rural, sector en el que el señor Ministro ha hablado del 33 por ciento de participación del gallego frente al 15 por ciento de la dedicación del productor en el aspecto nacional. Yo tengo otro dato, señor Ministro, no anda muy lejos, porque ya no es el 50 o el 60 por ciento de que se habla a veces tópicamente, pero está un poco por encima del 33 por ciento, si mis datos no me fallan; creo que estamos en torno al 38 por ciento. Bien es cierto que algunas de las personas que viven en el sector agrario o viven en el medio rural, que sería más preciso, no es a costa del sector agrario, sino en función de otras circunstancias, como podría ser una actividad de carácter temporal o complementaria.

Este otro aspecto industrial estaba caracterizado fundamentalmente, como digo, por industrias de carácter primario, pero que empezaban ya a suscitar por lo menos una demanda que aliviaba ese sector rural. Había dos complejos, más o menos consolidados, La Coruña-El Ferrol, por un lado; el área metropolitana de La Coruña y El Ferrol, y el área de Vigo y Porriño, por el otro. Luego, apenas unos enclaves industriales, como podían ser San Ciprián de Viñas, en Orense; Alúmina, en la costa lucense, o Sidegasa, en Teijeiro, en el interior de la provincia de La Coruña. Lo demás era industria de segunda o tercera categoría comparativa, en términos de marcar una determinada prevalencia de factores. Fundamentalmente, parece que desde un punto de Gobierno de Estado, no de Gobierno de Galicia (que no tiene medios para eso, y a mí no me duelen prendas en decirlo, porque no estoy justamente en el equipo que apoya al Gobierno; pero no tiene medios para eso, quizá expresara su descontento, el drama y la necesidad que padece la comunidad autónoma, pero nada más), desde un punto de vista de planteamiento de política general del Estado, es básico racionalizar estos elementos para que lleguen a un buen fin, para que tengan un buen objetivo y para que haya un medio hábil para conseguirlo. Lo primero sería unir las dos áreas metropolitanas que tienen cierta vigencia y cierto peso industrial en nuestra comunidad, Coruña-Ferrol, por un lado, y el sur de Galicia, el triángulo Vigo-Pontevedra-Porriño, por el otro.

Cuando hace años se luchaba sobre la construcción o no de la autopista de Galicia, decían los oponentes —que siempre hay en estos grupos minoritarios— que la autopista partía Galicia en dos. Pues el resultado justamente de haber suprimido la consecución de la obra de construcción de la autopista ha generado que Galicia se esté partiendo industrialmente en dos, en la zona norte y en la zona sur, que viven de espaldas entre sí, que no tienen una comunicación fácil, viable, fluida, la que necesitan para llevar adelante sus avatares.

Pero hay otro aislamiento que tampoco se ha vencido, y no aparece en los Presupuestos del Estado con visos de realización por lo menos hasta 1992. Nos va a llegar tarde; ni siquiera las autovías de carácter general que enmarcan la posición de entrada en la Comunidad Económica Europea afectan o pasan cercanas a Galicia. Parece que el Noroeste de España se ha perdido. La más próxima hasta 1992 de las actuaciones en una carretera de primer orden, y es una vulgar carretera a nivel europeo, termina en Benevente, y evidentemente las actuaciones del alcalde de Madrid a nivel de Móstoles o a nivel de la Nacional VI no son actuaciones en pro de una vía que comunique a Galicia, porque son actuaciones localizadas en el extrarradio de Madrid. Digo esto porque algunos fondos del FEDER se han empleado en sectores del tramo de la Nacional VI, fuera del territorio de Galicia y se han atribuido como de esa propia Comunidad. Esto no es competencia de su Ministerio, señor Ministro, pero yo sigo su propio orden expositivo.

Galicia tiene que vencer ya su aislamiento físico, en primer término, conectar con los puntos de arranque de la

gran empresa nacional, de la gran economía a nivel de Estado y conectar con ellos a través de ellos, y, en su caso, como sea, con la economía europea. Este es el primer postulado fundamental. Y cuando se sitúa una actuación como la que recogemos y unas manifestaciones como las que el señor Ministro también honradamente ha recogido de lo que ha pasado con Astano, de lo que ha pasado en parte con Bazán, de lo que ha pasado con los Astilleros de Barrera hasta hace poco, de lo que ha pasado con Ascón, de lo que ha pasado con Sidegasa, de lo que ha pasado con Enfersa, que era una empresa de fertilizantes con un alto nivel de rendimiento que simplemente fue levantada en Galicia, y, si no me fallan mis noticias, trasladada a Levante, que es mucho peor —eso posiblemente no sea verdad, señor Ministro—, me refiero simplemente a las noticias que tengo, que son de prensa y como tal así las recojo—, lo cierto es que si toda esta situación se produce, señor Ministro, hay dos aspectos y dos conclusiones fáciles, en una política hábil para resolver la cuestión: la primera, el tratamiento humano, que con ser importante y con ser dramático, considerado desde el punto de vista humano, no es el más importante. Es cierto que se impone, en primer término, vivir, poder adelantar.

Recuerdo aquel refrán, que decía...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pardo Montero, le ruego que concluya.

El señor **PARDO MONTERO**: Muchas gracias, señor Presidente, estoy concluyendo. El refrán decía: si alguien te pide de comer, no le des; enséñale a pescar. O algo por el estilo. No se trata de una limosna, señor Ministro, no se trata del hecho de que a los que están en estos momentos sufriendo los avatares de una reordenación industrial deba o no deba atenderseles, naturalmente que debe atenderseles, y es primario y urgente. Pero ése no es el tema. El tema es el que yo noto que, si me permite la expresión gráfica, señor Ministro, usted nos ha escamoteado, el tema es Galicia, el tema es el futuro de la Comunidad, el tema es el hecho de si es capaz de hacer frente al reto por sus propios medios, ése es el tema que nos ocupa y ése es el tema visto desde su propio Ministerio, porque el de la atención social de estos trabajadores en desamparo coyuntural corresponde al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social más que a su propio Ministerio, señor Ministro, sin que eso signifique exonerarle a usted de su propia responsabilidad en el tema.

Todos tienen esa responsabilidad, yo le hablo en sentido genérico.—y voy a concluir porque veo los gestos del señor Presidente— y en virtud de esto yo esperaba algo coherente con lo que le pregunto, es decir, medidas, proyectos, inversiones y planificación general, o sea, un proyecto sugestivo, estudiado, planificado, armónico, omnicompreensivo, con futuro, que despierte expectativas, no acciones puntuales, que serán muy dignas de apoyo, pero que no resuelven el problema. Esto es lo que yo le he planteado al señor Ministro: ¿cuál es ese proyecto, si existe, y cuál es el plazo de ejecución, que es una incógnita que queremos despejar los gallegos?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Romay.

El señor **ROMAY BECCARIA**: Gracias, señor Presidente. Luego, si lo permite el señor Presidente, tendrá una breve intervención también el señor Adriano Márques.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

El señor **ROMAY BECCARIA**: Gracias, señor Presidente, gracias, señor Ministro.

Se ha dicho mucho ya sobre las características generales de la situación socioeconómica gallega, sobre ese debilísimo tejido industrial que tenía Galicia. Se puede añadir y señalar también su renta «per cápita» inferior a la media nacional y cómo no sólo no se protege ese tejido industrial, no se trata de que Galicia alcance esos niveles medios de renta y de bienestar propios del conjunto de España, sino que, por el contrario, se adopta una política que agrede ese escaso tejido industrial de Galicia y agrava con mucho su situación, en contra de lo que exigiría el más elemental principio de solidaridad.

Se ha aludido que sobre ese debilísimo tejido industrial, que se refleja en esa escasa composición de la población industrial y ese 40 por ciento al que casi se llega en el sector agrícola, aparece una reconversión naval: el cierre de Enfersa, ahora el de Sidegasa, Mafriosa, etcétera. Y se ha hablado también de esa marginación de Galicia, de los grandes planes de infraestructura de las autovías, de la modernización del ferrocarril. Habría que hablar también del acceso del gas como una fuente de energía de la que se margina también a Galicia, con lo que eso tiene realmente de preocupante y de grave para el futuro.

Lo que ha ocurrido allí en relación con la reconversión naval ha sido realmente una tremenda injusticia, como hemos tenido ocasión de señalar reiteradamente en este propio Congreso de los Diputados. Astano era uno de los grandes astilleros, más rentable que otros que han quedado abiertos. Recuerdo que la plantilla de Aesa era tres veces superior a la de Astano, y los astilleros de Aesa perdían cinco veces más que Astano; es decir, cada trabajador de Aesa perdía casi el doble que los trabajadores de Astano. Astano era más versátil, con capacidad de construir buques de distintos tamaños y características, circunstancia muy interesante en una situación difícil de mercado; tenía una tecnología muy acreditada y mejor tecnología que otros que seguían abiertos y mejor capacidad comercial, y además Ferrol era una comarca que ya había sufrido grandes lesiones en su capacidad de empleo y, por tanto, no concurría ninguna razón que objetivamente justificara el trato que se le dio a Astano con motivo de la reconversión naval, pues es bien sabido que Astano pierde un 61 por ciento de su empleo cuando la media del sector rondaba el 50 por ciento.

¿Pero qué ha pasado después? ¿Qué ha pasado con las promesas y con los objetivos del Gobierno en relación con el futuro de esta empresa y de esta zona a partir de esa reconversión que nosotros discutimos, sobre todo en esa

aplicación concreta al caso de Astano? Pues se iban a construir allí dos plataformas semisumergibles que iban a estar contratadas antes del 31 de diciembre de 1986 y que darían una ocupación de 1.438.000 horas por plataforma y un empleo a 900 trabajadores continuamente. La realidad es que está descartada la construcción de la segunda plataforma, encontrándose paralizada la primera, cuyo contrato entró en vigor el 16 de marzo de 1987. Allí se iban a mantener las reparaciones a niveles de carga del año 1982, con 1.700.000 horas de trabajo directo, introducción en nuevos mercados, dedicación a grandes transformaciones. En la actualidad, reparaciones está al 15 por ciento en cuanto a horas de ocupación, no existiendo grandes transformaciones ni habiéndose introducido nuevos mercados. Se iba a montar una planta de desguace, con la inversión precisa para dar ocupación a 200 trabajadores; pues actualmente da ocupación a 26 trabajadores y no se ha realizado hasta ahora ninguna inversión.

Ya no hablo de los temas de la capitalización, de la absorción de pérdidas, etcétera, por no hacerme excesivamente prolijo. Las inversiones previstas para el período 1984/1986 iban a ser de 1.611 millones, y las realizadas fueron de 240 millones, suponiendo sólo el 15 por ciento de lo previsto.

Se iba a construir una fábrica de tubos, que daría ocupación a 400 trabajadores, para lo cual se dispone allí de la tecnología necesaria y del personal calificado para ello; pues de este proyecto no se volvió a hablar. Se iba a hacer la segregación de la división industrial de Astano para dedicarse a bienes de equipo, con ocupación para 450 trabajadores; se constituyó Imenosa, con una plantilla de 233 trabajadores, encontrándose últimamente 195 de éstos en regulación de empleo. Realmente creo que los datos son enormemente expresivos sobre el nivel de incumplimiento de estas previsiones del Gobierno, y de la poca credibilidad que estos hechos dan a las promesas que se nos quieren hacer de futuro.

En relación con Bazán, comparto las preocupaciones que aquí se han expresado ya y me gustaría saber si se piensa seriamente en utilizar estas instalaciones y toda la infraestructura que Ferrol tiene en relación con la industria naval, para aprovecharla al menos como base de reparaciones de la OTAN, que podría ser realmente una salida para esas instalaciones y para esa población especialmente cualificada para estos trabajos.

El señor Ministro nos ha hablado de inversiones, de infraestructuras, esenciales ciertamente para la salida industrial de Ferrol, de la comarca y de Galicia entera. La verdad es que los hechos tampoco en este punto permiten tener una gran confianza en la credibilidad del Gobierno, porque seguimos esperando aquí por esa autopista Santiago-Pontevedra, que iba a estar ya en seguida, pero que, tratándose de una inversión de 25.000 millones de pesetas por las estimaciones que se conocen, este año en los presupuestos no aparecen más que 900 millones con esa finalidad.

El señor Ministro nos ha hablado también del desdoblamiento de la carretera Coruña-Ferrol. ¿Es eso un anuncio de que se va a continuar la autopista Ferrol-Coruña

para enlazarla con Coruña-Santiago-Pontevedra y conseguir realmente ese eje de comunicaciones imprescindible para el desarrollo industrial de Galicia, sumado, ciertamente, a que Galicia entre en los planes de autovías, de ferrocarril, etcétera? ¿O es otra cosa? Porque realmente el enlace de la carretera actual con la autopista, que es una pequeña inversión demandada por Galicia desde hace mucho tiempo, es una inversión bien pequeña, muy necesaria, pero que no resuelve el problema tan grave que tienen las comunicaciones de Ferrol, que a nuestro juicio exigiría la prolongación de la autopista del Atlántico desde La Coruña a Ferrol para enlazar este núcleo industrial con ese eje vertebral de la industrialización de Galicia.

De Sidegasa nos preocupa también la situación. Tenemos la sensación de que otra vez Galicia va a ser discriminada a la hora de tomar grandes decisiones que afectan al conjunto de España, porque nosotros tenemos la certeza de que Sidegasa reúne mejores condiciones para seguir abierta y para seguir funcionando que Orbeagoz concretamente, que va a seguir abierta dentro de este mismo tipo de empresas. Y otra vez, lo mismo que antes fue Astano, que teniendo mejores condiciones que Puerto Real o que Sestao, se cerraba antes que estos otros, sin perjuicio de que todas hayan sido ciertamente muy afectadas, porque la gestión de la Administración en este tema no ha sido ciertamente brillante y nos estamos quedando al margen de los mercados de construcción de buques, incluso en comparación con países desarrollados de nuestra categoría, la verdad es que otra vez Galicia va a ser discriminada. Y siendo una industria moderna, rentable, por supuesto con un régimen de tarifas que tuviera en cuenta la situación de las empresas y que distinguiera según los emplazamientos, sí que sería ya indiscutible que Sidegasa podía competir perfectamente con otras muchas empresas que van a seguir abiertas. Pero aun sin eso, Sidegasa compite con ventaja y otra vez se discrimina a Galicia a pesar de todo ese panorama que aquí se ha descrito tan gráficamente y que hace referencia a ese escasísimo tejido industrial, a esa baja renta «per cápita», que pide para Galicia solidaridad y esfuerzos y ayudas, y no estas discriminaciones negativas. Y esto se suma a lo que ya se hizo antes con Enfersa, otra empresa de allí que se cerró, para ir a producir esos productos en otras regiones.

Querriamos hacer también referencia a problemas con los que se enfrenta la industria gallega en la provincia de Lugo. Allí están preocupados por la lluvia ácida que llega desde la central de As Pontes, están preocupados —como aquí se dijo ya con razón— con ese tren que se iba a instalar en Alúmina de Galicia y que se va a ir a Amorebieta, según las noticias que tenemos; están preocupados en Orense por el tema del desmantelamiento de Citroën, y seguramente el señor Marques tendrá algo que decir en relación con la provincia de Pontevedra.

Nosotros, señor Ministro, en definitiva, pedimos para Galicia solidaridad, que desde el Gobierno de la nación se atiendan estas necesidades de Galicia para que Galicia se acerque cada vez más a los niveles medios de vida de nuestro país, y veríamos muy bien que en esta etapa, en que hay un nuevo Gobierno en la Xunta de Galicia, el Par-

tido Socialista hiciera un gran esfuerzo para atender a Galicia ahora, y que lo que no ha hecho antes lo haga ahora. A nosotros nos parecería muy bien porque realmente, lo único que nos interesa es que se reparen estas injusticias históricas cometidas con Galicia, que se han agravado estos últimos años por todo lo que acabo de decir.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Marques tiene la palabra.

El señor **MARQUES DE MAGALLANES**: Muchas gracias, señor Presidente, por la deferencia de concederme unos minutos. Después de la exposición del señor Ministro, casi se podría decir que Galicia o el país de las maravillas. Voy a ser muy concreto y muy puntual en las preguntas.

En primer lugar, quisiera preguntarle al señor Ministro qué piensan hacer en los programas de gasificación con relación a Galicia. ¿Está previsto llevar el gas natural a Galicia a corto plazo? ¿Podría instalarse una planta de gas natural licuado en Vigo?

Otra pregunta. El señor Ministro dijo que se habían ya realizado 82 proyectos provenientes realmente de esa sigla que se llama ZUR. Quisiera saber cuál es la dinámica operativa, la vida actual de estos 82 proyectos. También pregunta puntual.

Tercera pregunta, referente a Ascón. Parece que le dio un tratamiento epidérmico sin llegar al fondo, o por lo menos a asentar algunos proyectos de posible solución al problema gravísimo, dramático de Ascón, puede generar problemas de muchísimas clases y de consecuencias absolutamente imprevisibles.

Otra pregunta, también concreta, en relación al grupo de empresas Alvarez, Sociedad Anónima. Aunque tengo una respuesta del Ministerio que preside S. S. muy amplia, donde dice que realmente tiene unos niveles tecnológicos fenomenales, inclusive para estar en una posición muy competitiva con relación al mundo comunitario, la verdad es que todos los días están llegando noticias que parece que contradicen el optimismo de esa respuesta que tengo por escrito.

Otro tema también es el de Barrera. También quisiera yo llevar a Vigo un mensaje de esperanza que naturalmente viniese de la más alta autoridad en la materia para estos obreros de Barrera, porque las noticias también son contradictorias.

Abundo en el tema de las tarifas diferenciadas en cuanto a energía eléctrica. Sin duda alguna, Galicia está ampliamente legitimada para pedir esa reducción de tarifas, por razones obvias que el señor Ministro conoce muy bien.

No tengo más que decir, sino agradecer de nuevo la amabilidad del señor Presidente de concederme estos breves minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Antes de entrar en el tema, quiero hacer una pequeña reflexión. Todos hablan en

nombre de Galicia. El fraccionamiento que ha quedado puesto de manifiesto en esta intervención, algo puede tener que ver, señor Ministro, con algunas de las cosas que ocurren en Galicia. Yo adelanto que en nombre de los socialistas, también de los gallegos, habla una sola voz. No se pueden mezclar algunas cosas, y tan Galicia es Ferrol, como Galicia es Vigo, como Galicia es Coruña, como Galicia es Orense. Y tan Galicia es el pasado, como el presente, como el futuro.

He escuchado, desde las dificultades que hay en el presente, un mensaje de negritud y desesperanza. Yo digo que los socialistas vamos a mantener aquí, asumiendo las dificultades que hay, un mensaje de futuro y de esperanza, que es una cosa que tampoco viene mal a la hora de buscar soluciones. El cambio de actitud desde decir que tenemos todo perdido a decir que tenemos que pelear por un futuro que puede ser, incluso, brillante, puede incidir a la hora de la toma de decisiones de personas y grupos muy importantes para que Galicia salga de la situación en la que está metida. Pero voy a empezar por las dificultades.

Evidentemente, señor Ministro, los socialistas reconocemos que en Ferrol las medidas adoptadas hasta hoy han resultado insuficientes para lograr detener el declive que empezó hace mucho tiempo. Los socialistas asumimos la responsabilidad que nos corresponde en este proceso y pedimos a los demás que hagan lo mismo.

Desde luego, la ausencia de infraestructura en el terreno de la comunicación no es responsabilidad de los socialistas. La política industrial realizada en su momento para que Galicia tuviera una industria no es responsabilidad de los socialistas. Incluso, el clima social, nada constructivo, que se vive en sitios como Ferrol, no es responsabilidad de los socialistas, y algo tiene que ver el clima social a la hora de la implantación o del fracaso de determinados proyectos, como luego demostraré.

También reconocemos los socialistas que el INI no ha sido capaz de cumplir los compromisos que en su día había firmado. En consecuencia, lo que decimos aquí es que hay que añadir los esfuerzos suficientes como para que esos compromisos se cumplan. Desde aquí, el Grupo Socialista lo demanda con absoluta energía y con urgencia.

Sabemos, a su vez, que no es solamente el Ministerio y su entorno el que tiene las actuaciones necesarias en sus manos para que esto cambie. Y lo que hacemos también es pedir al señor Ministro que traslade al resto de sus compañeros de Gobierno la necesidad de que ese paquete de medidas que ha dejado entrever se complete de la forma más urgente posible.

Nosotros entendemos que lo que es preciso es un esfuerzo de solidaridad especial hacia esa zona. Hay un «dossier», elaborado precisamente por los socialistas de la zona, en el que indican algunas de las alternativas posibles. Algunas han sido referidas aquí, como, por ejemplo, el puerto posible para carbón, los accesos, el equipamiento social o la consolidación de Bazán como una industria que tenga futuro. Por cierto, algunos de los que lo demandan aquí, a su vez, presentan enmiendas en los Presupuestos Generales del Estado que reducen la posibilidad de

que determinadas actuaciones de las Fuerzas Armadas —principales clientes de Bazán— puedan llevarse a cabo si se hubieran aceptado esas enmiendas. Creo que hay que poner de manifiesto que hay veces que se dicen cosas aquí que no se corresponden con lo que se dice en Galicia a pie de obra.

Es verdad que los beneficios de las ZUR se terminan y que en Ferrol no han sido suficientes. Creemos que es necesario mantener, incluso incrementar, esos incentivos. La declaración ya anunciada por el Ministro como zona en declive que permita acceder a las ayudas previstas en la Comunidad Económica Europea en su nivel máximo sería una de sus posibilidades. Lo que le pedimos los socialistas al Ministro es que asuma el compromiso de que esto va a ser así.

Y voy a pasar a la otra cara de la moneda, porque hay otra cara de la moneda en Galicia: Vigo. Hoy, en términos porcentuales, Vigo, después de la reconversión naval está por encima de lo que tenía antes de la reconversión. es hoy en construcción naval una potencia superior en términos relativos a lo que era antes de la reconversión. La oferta de los fondos de promoción de empleo, en cuanto a número de trabajadores, está siendo superada —y lo ha puesto de manifiesto el señor Ministro con los números— por las demandas de esos trabajadores. Otra cuestión es que haya dificultades a la hora de ajustar las características de los trabajadores que están en el fondo de promoción de empleo a esos puestos de trabajo. Igual que antes repartíamos responsabilidades a la hora de pedir las sobre lo que ocurre en Ferrol, ahora hay que repartir las responsabilidades en el caso de que sean beneficiosas. Y es verdad que no sólo somos los socialistas los que hemos hecho que la situación sea la que es en una zona que también ha sufrido una reconversión. El clima social, que en los primeros momentos estuvo alentado por esas efervescencias que antes mencionaba y que a través de una política inteligente de todos ha cambiado sustancialmente, algo contribuye. Evidentemente, aparte de los socialistas que trabajamos en Vigo, ha habido instituciones, como el Ayuntamiento, que algo han tenido que ver al respecto, o instituciones financieras que algo tienen que ver a la hora del despegue que en este momento se puede palpar en el terreno económico y en el terreno industrial de Galicia. Incluso, algunos empresarios —que no abundan, por cierto, en Galicia—, desde su punto de vista empresarial, han elegido Vigo como base de sus actuaciones, y, evidentemente, esto ofrece resultados de futuro. Hay que decir que tanto los socialistas que estábamos trabajando en el Partido Socialista como los que trabajaban en el sindicato hermano UGT, algo tenemos que ver con el cambio sustancial que se ha producido en esa zona.

También hay que hablar de otras zonas. Yo creo que Orense tiene un futuro industrial a poco que aportemos algo. Yo no veo esa desesperanza. El señor Pardo Montero anunciaba algo de un sector que puede tener cabida, incluso desde el punto de vista industrial, en Orense. Yo creo que se puede hacer una apuesta, y si todos nos ponemos de acuerdo, ponemos algo de nuestra parte y pedimos también al Gobierno de la nación y tomamos ini-

ciativas desde allí, Orense puede tener un futuro industrial, no como potencia, pero mucho mejor que el actual.

Quisiera también transmitir al Ministro y al resto de la Comisión algunas opiniones respecto a unos temas concretos. Coincidimos con los portavoces de algunos grupos respecto a la opinión de que previamente a la reconversión algo había que hacer. Habida cuenta de que la reconversión la iniciamos los socialistas en 1983 cuando accedimos al Gobierno, evidentemente algo tenían que haber hecho los gobiernos anteriores previamente a iniciar esa reconversión, que no podía esperar.

Y tengo que detenerme en el tema de Ascón. Desde el conocimiento de alguien que en 1977 estaba trabajando con los empleados de Ascón codo a codo para intentar solucionar el problema, desde el conocimiento de que desde 1978 no se construye ningún barco nuevo en Ascón, desde el conocimiento de que desde 1979 el principal accionista desaparece, desde ese conocimiento, tengo que decir que la reconversión ha logrado que los trabajadores de Ascón que habían perdido las prestaciones por desempleo, todas, pasaran a una situación en la que, por lo menos, han podido mantener dignamente a sus familiares, y han tenido la esperanza —hoy muchos de ellos la realidad— de encontrar un puesto de trabajo que tenían perdido desde 1978. Acusar a la reconversión del cierre de Ascón es una falsedad de toda falsedad —valga la redundancia—. Así pues, desde el conocimiento de quien ha estado allí, al pie del cañón, desde 1977, tengo que desmontar algunos de los argumentos expuestos, entre otras cosas, porque una de las factorías de Ascón está hoy produciendo, con otro tipo de productos, con otra empresa, con otro empresario, pero con trabajadores de Ascón, con los mismos que estaban en aquella grada en 1978. Así pues, el tema de Ascón no es en este momento más que una palabra a meter en el baúl de los recuerdos y cerrarlo. Ascón no existe desde 1978. Existen trabajadores e instalaciones. Las instalaciones están en marcha y los trabajadores están protegidos en un caso y, en otro, en diferentes puestos de trabajo.

Habrá que hablar también un poco de Sidegasa. A lo mejor, los socialistas no tenemos claro lo que se puede hacer en una industria privada que en un momento determinado se queda sin empresario, porque en este momento en Sidegasa no existe un empresario. Pero tenemos claro lo que no se puede hacer, y lo que no se puede hacer es lo que se intenta por algunos de los grupos de la Cámara, que es lo que se hizo en anteriores gobiernos autonómicos: hacer un nuevo sector público industrial en Galicia, que se ha convertido en un agujero de pérdidas, y comprometer no solamente a Sidegasa, sino los recursos que serían necesarios para el desarrollo de Galicia en otros temas. Yo insisto, es un tema privado, en este momento no hay empresario, los socialistas podemos echar una mano, pero lo que no podemos hacer de ninguna forma es hacernos cargo de aquello de lo que no somos responsables.

En el tema de Citroën Orense hay que hacer una salvedad. Yo participé en el diseño de las instalaciones de Citroën Orense, también tengo un cierto conocimiento de di-

seño industrial, y conozco, en muchos casos con nombre y apellidos, a cada uno de los trabajadores de Citroën. Los trabajadores de Citroën han elegido sus instrumentos de defensa. Tienen en estos momentos unos representantes sindicales. Los trabajadores de Citroën Orense han elegido lo que yo antes llamaba un sindicato amarillo y ahora, desde mis nuevas responsabilidades, un sindicato que no es de clase, que no es de las centrales sindicales más representativas. Evidentemente, algo de responsabilidad habrá que cargar no solamente sobre el Gobierno, sino sobre los propios trabajadores, cuando se ponen en manos de quien se ponen. En esto también los socialistas estamos dispuestos a echar una mano, pero no podemos cargar con las responsabilidades de los demás.

En el tema de tarifas, cuando se piden tarifas diferenciadas, hay que decir a continuación que no se puede pedir que se mantenga Alúmina-Aluminio, porque las tarifas diferenciadas, con la aplicación estricta de los criterios que la defienden, suponen la desaparición simple y llana de Alúmina-Aluminio. Y en este momento está siendo primada prácticamente en dos tercios del precio de su energía por el conjunto de tarifas del sector nacional. Así pues, no todas las ideas que parecen atractivas cuando se concretan son tan atractivas como parecen.

Se habla también de efervescencia social. Miren ustedes, en Vigo hubo una efervescencia social. En un momento determinado, por el trabajo conjunto de muchas personas, se logró que esta efervescencia social cambiara en un clima de colaboración. Este clima de colaboración ha llevado a que Vigo en este momento atravesase una fase de expansión. Parece necesario —digo yo— que esta experiencia la traslademos a Ferrol, y, a lo mejor, parte de las dificultades que hoy estamos teniendo se transforman en un favorecimiento del desarrollo industrial de Ferrol.

Quiero constatar, señor Ministro, que las nuevas ideas que se han puesto encima de la mesa son escasas. Quiero aportar alguna, como el futuro posible de Orense si se hecha una mano. Desde Galicia se está iniciando en este momento un estudio para ver si es viable la instalación de gas en el eje de la costa. Es desde allí desde donde debemos tomar las iniciativas. Desde aquí tenemos que demandar solidaridad y ayuda, pero es desde allí desde donde se deben tomar las iniciativas. Cuando concluya, algo diré al respecto.

Así pues, señor Ministro, señores Diputados, los socialistas que trabajamos y vivimos en Galicia entendemos que es desde allí desde donde se tiene que iniciar el proceso de reindustrialización y despegue; que sí tenemos que demandar desde aquí solidaridad y ayuda, pero que los socialistas gallegos tenemos claro que «papá» Estado no nos va a sacar las castañas del fuego y pedimos a los demás que aclaren sus ideas a este respecto.

Yo termino como empecé. Desde la perspectiva de ustedes todo es negritud, sin embargo, nosotros creemos que es necesaria la esperanza y estamos convencidos de que con la nueva colaboración y situación política de Galicia esa esperanza existe.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ministro tiene la pa-

labra para responder a las observaciones de SS. SS.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Antes de entrar a responder a cada uno de los aspectos que me han planteado cada una de SS. SS., me gustaría hacer una reflexión de orden general.

Hace poco tiempo estuve en esta misma Comisión hablando de otra región, de Asturias, y probablemente podamos seguir haciendo una «tournée» de región en región viendo los problemas que tienen cada una de las regiones, lo cual, sin duda alguna, nos aproxima a la realidad concreta y a cómo se vive la crisis industrial en las zonas directamente afectadas.

Sí me gustaría aclarar, sin embargo, que detrás de cada una de estas incidencias regionales hay un problema más general y más global, como perdamos de perspectiva el tiempo de la historia y los aires y los vientos de la misma, llegaremos a conclusiones erróneas, y nos ocurrirá lo mismo que a otros, cuando empezó la mecanización, que se negaban a ella y decían que había que seguir elaborando los productos a mano, o cuando se pasó del régimen feudal al régimen capitalista que había quienes pretendían volver atrás. Creo que estamos en el mismo proceso. Nos encontramos ante sectores industriales de la primera fase de la industrialización, del momento en el cual España tenía las fronteras cerradas, cuando no habían surgido nuevos países competidores en lo que hoy son países en vías de desarrollo, y en ese contexto y con salarios mucho más bajos, sin crisis energética, sin aparición de nuevos materiales, etcétera, en determinadas regiones de desarrolló una industria que responde a unas coordenadas profundamente distintas. Todo aquel que pretenda anclar su región, su zona, su país en esas coordenadas, que ya están superadas, está condenado al fracaso. Nadie puede pretender que España apueste al futuro por ser una gran potencia en construcción naval, señorías. Eso sólo sería posible si tuviéramos salarios como los coreanos, cosa que a mí no me seduce como proyecto político para este país. Me parece que hay un proceso de transformación desde la construcción naval, la siderurgia, determinadas actividades mineras, determinado tipo de industrias de bajo nivel añadido, hacia un proyecto de futuro en el cual incorporemos nuevas actividades de mayor valor añadido, de acuerdo con unos estándares de calidad, de costes de mano de obra, que apuesta por la innovación a todos los niveles. Esto depende de muchas cosas. Desde luego, depende de la actuación que tengamos en el Ministerio de Industria. También depende de la infraestructura, y sin duda alguna depende —como recordaba el señor Gracia de un empeño colectivo. Sin iniciativas empresariales, sin un tejido y una atmósfera adecuados, resulta muy difícil que se pueda trastocar ese tipo de situaciones. Y para eso creo que no hay mejor alternativa que ponerse a hablar conjuntamente de cómo crear ese futuro, de qué hay que hacer para propiciarlo. Desde luego, en lo que no creo es en ese tipo de cantos diciéndole que Astano tendría que haber seguido construyendo barcos. Señorías, si Astano hubiera querido seguir construyendo barcos le hubiera pasado lo mismo que a Puerto Real, que el cien por cien de

la plantilla ha estado en regulación de empleo casi durante los tres últimos años, porque no hay demanda, porque en toda Europa se ha reducido la plantilla en más de un 60 por ciento de los astilleros, y porque el último análisis que hacía la Comisión de Bruselas decía que entre el astillero más competitivo de Europa y el astillero coreano había un diferencial de costes de casi un 40 por ciento. Esa es la realidad de la construcción naval. Allí donde de hecho tenemos unos empresarios y podemos ser competitivos la construcción naval está tirando, como es el caso de los pequeños astilleros, y no han faltado medidas de apoyo por parte del Gobierno. Lo que sí me parece importante es arrancar de la reflexión que hacía el señor Gracia de esa necesidad de crear un clima, de esa necesidad de apostar por el futuro, en vez de mirar hacia atrás, intentando recuperar sueños, algunos de ellos imposibles o que corresponden a otra fase de la historia. Por eso, si existe algo dramático es que los trabajadores o una colectividad que históricamente ha estado dependiendo de los astilleros y de la construcción naval, en vez de reclamar nuevas actividades, normalmente acaben reclamando la reapertura de astilleros. Reabrir astilleros es prometer paro para pasado mañana y volveríamos a reincidir y repetir exactamente los mismos errores.

Quiero pasar a responder cada uno de los puntos que se han ido planteando, por su orden, empezando por el señor Garrosa, que ha utilizado una expresión, empleada igualmente por numerosas señorías, que es la de desmantelamiento. Señorías ¿quién puede hablar de desmantelamiento cuando hemos invertido en Astano 43.700 millones de pesetas; cuándo hemos gastado en primas de la construcción naval 50.000 millones de pesetas; cuando se está haciendo una apuesta ingente para mantener un sector de construcción naval, eso si redimensionado y que pueda competir porque, si no, se muere? Aquí nadie intenta desmantelar el sector de construcción naval. Lo que pretendemos es tener un sector de construcción naval que pueda no vender ilusión, no vender hambre, no vender buques que después los armadores no retiran, que no genere agujeros que posteriormente detraen fondos de lo que podría ser la financiación de otro tipo de actividades; eso es lo que intentamos evitar. Pero tenemos un plan de reconversión que se sigue aplicando y que en este momento ha supuesto un refuerzo, con los acuerdos alcanzados en la Comisión de seguimiento, para que España pueda tener un sector de construcción naval. En eso estamos, señorías. Aquí nadie ha hecho —y éste es otro «leiv-motiv» que se viene utilizando desde hace varios años— elecciones políticas sobre qué empresa cerrar. Si hay algo que estuviera claro es que sobran astilleros. Lo mismo se está planteando con el tema de Sidegasa. Hay que cerrar capacidades, por que si no lo hacemos perdemos todo el empleo y toda la industria. Y estas industrias se encuentran donde se encuentran.

¿Por qué se compara Sidegasa con Orbegozo? Orbegozo cierra Aceros Corrugados, por ejemplo. ¿Por qué no comparan Sidegasa con Megasa? ¿Es que pueden vivir las dos empresas en la misma región? Señorías, la mejor garantía que se da al futuro de Megasa es el cierre de capa-

cidad —entre otras— de Sidegasa y, si no, que se le pregunte al empresario de Megasa. Desde luego, lo que no se puede decir es que aquí vamos a producir los 20,4 millones de toneladas que establecía la acción concertada del año 1974, en la cual este Gobierno no tuvo nada que ver, cuando en realidad son ocho millones de toneladas. Es que Sidegasa se creó como resultado de una acción concertada que decía que iba a haber una demanda de 20,4 millones de toneladas, cuando en realidad la demanda es de 8,4 millones de toneladas. Es que todas las instalaciones que tenemos en el sector de acero común son altamente modernas, se han creado en los últimos quince años. Son instalaciones financiadas con dinero público, en su gran mayoría, como es el caso de Sidegasa, pensando que iba a haber un crecimiento exponencial de la demanda, y ¿qué es lo que ha pasado? En este momento, si queremos tener un sector siderúrgico de productos largos por acero eléctrico, hay que reducir capacidad. se puede discutir si es mejor una alternativa u otra, pero cualquier análisis, incluyendo el análisis que han hecho los expertos, dice que no es posible tener en la misma región instalaciones de tal volumen de capacidad, teniendo en cuenta el mercado de destino y el mercado de chatarra, absolutamente cruciales para poder competir.

Desgraciadamente los cierres de capacidad tendrán lugar allí donde haya más capacidad, y donde más capacidad hay es, por ejemplo, en el País Vasco, que es, por tanto, donde tendrá que haber mayores cierres de capacidad, porque por desgracia este tipo de instalaciones históricamente se han concentrado, se han instalado todas juntas. Sería mucho mejor que hubieran estado más dispersas, porque habrían provocado un menor desequilibrio regional, tanto a la hora de invertir como a la hora de ajustar esas capacidades. Pero aquí no hay elecciones políticas, señorías. Aquí no hay ningún tipo de elección política en el sentido de castigar una región y beneficiar a otra y eso se ha discutido miles de veces, por ejemplo en el tema de Astano. En Astano se ha hecho una apuesta que ha supuesto invertir mucho dinero para garantizar el empleo, con nuevas actividades como son las de «off-shore». Si nos jugamos el futuro de Ferrol a fabricar grandes buques y grandes petroleros, no podría creer en el futuro de esa empresa ni, por consiguiente, de la zona a la que afecta. Efectivamente, hubiera sido necesario hacer infraestructuras, haber creado un clima antes de acometer la reconversión, pero es que también hubiera sido necesario que la reconversión se hubiera hecho a lo largo del tiempo. Pero esto no ha sido responsabilidad de los socialistas. Aquí durante muchos años se ha vivido como si la crisis industrial no existiera, sin querer afrontar los problemas de fondo de la construcción naval, por ejemplo, que venía reconvirtiéndose en toda Europa desde hacía casi diez años en el momento en que los socialistas intentamos tomar medidas para garantizar el futuro del sector. Eso es lo que en realidad ha fallado, haber hecho un reajuste más progresivo a lo largo del tiempo, durante muchos años que se perdieron, y en paralelo algunos gobiernos anteriores, democráticos o incluso no democráticos, con algún gallego al frente —como decía hace un momento alguna

de SS. SS.—, hubieran hecho una política de creación de infraestructura que hubiera atendido a un mayor equilibrio entre las regiones.

Yendo a los temas concretos, uno por uno, en materia de siderurgia hace falta reducir capacidad; bajar de 21 millones de toneladas a 17.250.000 toneladas. Se han cerrado capacidades en siderurgia integral en Sagunto, y se decía que castigábamos a Valencia en beneficio de Asturias o el País Vasco. Posteriormente, al País Vasco le ha correspondido ajustar gran capacidad industrial en el sector de aceros especiales, y ahora le toca en el sector de acero común. En el caso de Asturias se ha visto reducido dramáticamente el empleo en Ensidesa para poder garantizar su competitividad futura, y también tiene comprometido cierre de capacidad en el proceso de ajuste general de capacidad de todo el sector de la siderurgia. Por tanto, ahora le toca el turno a la siderurgia de acero común y es el propio sector el que dice: Nos hundimos todos si no nos ponemos de acuerdo en cerrar capacidades. Y se va a un planteamiento en el cual la iniciativa le corresponde a las empresas, el plantear qué ajustes se quieren realizar para redimensionar el sector y que no nos desaparezca en los próximos años. Porque situaciones como las que han permitido que algunas de las empresas, por ejemplo Sidegasa, puedan sobrevivir en base a no pagar Seguridad Social, en base a no pagar a la Hacienda pública, en base a no pagar créditos oficiales, no son posibles. Están catalogadas como ayudas, y ante ese tipo de ayudas nos podemos encontrar con que se nos prohíba todo tipo de exportaciones a los países comunitarios, una guerra de precios en el mercado interior y el hundimiento de todas las empresas del acero común en este país. Afortunadamente, el sector ha reaccionado y está presentando unos planes que serán analizados por el Gobierno, de cara a asegurar precisamente la viabilidad del conjunto de todo el sector.

En el tema del automóvil, y concretamente en el que se ha planteado de Citroën, saben SS. SS. que hubo un plan para apuntalar la presencia del Grupo PSA-Citroën en España en 1985, gracias al cual se han realizado importantísimas inversiones en todas las empresas del automóvil y en todo el sector. Entonces se pensaba que la única forma de garantizar esto era haber ido reduciendo empleo. Afortunadamente, dado el tirón de la demanda y la gran actividad que está registrando el conjunto del sector del automóvil, no ha hecho falta reducir empleo en la factoría de Vigo, que en este momento tiene en torno a 7.000 personas. Pero en aquel plan, cuando se pensaba en garantizar la presencia del sector del automóvil, se preveían reducciones de plantillas que no han sido abordadas afortunadamente, puesto que la demanda ha tirado y ha permitido hacerlo. Pero, no nos engañemos. En el conjunto del sector del automóvil, para producir igual número de vehículos, cada vez hará falta menor número de trabajadores debido al proceso de robotización y de mecanización generalizado en este sector. Esto lo están haciendo incluso las empresas más rentables como forma de poder seguir siendo competitivas.

En cuanto al plan de Citroën en Orense, efectivamente

la empresa nos ha informado que tiene como perspectiva el ir asegurando la recolocación de estos trabajadores en proyectos alternativos, dentro de un proceso general en la industria del automóvil de menor integración de la industria de componente dentro de la fabricación empezando por este proyecto de 150 personas de Sommer-Allivert. En cualquier caso, me parece que hasta ahora no se ha planteado por parte de la empresa ninguna posibilidad de cierre con despidos sino que, por el contrario, ha dado garantías a la representación sindical de ir a un proceso como éste, concretamente de generación de proyectos, que garantice el empleo los mismos trabajadores y en la misma zona.

Sobre la intervención del señor García Fonseca, me gustaría matizar algunos datos para que no quede ningún equívoco. Yo no he hablado de una segunda reconversión en Bazán, señor García Fonseca. Quiero que quede perfectamente claro. He dicho que hay un plan en Bazán firmado por los sindicatos, también por Comisiones Obreras —el nuevo Secretario General del Metal de Comisiones Obreras negoció este plan como líder del sindicato en Bazán— y por la UGT, en el cual se prevé un proceso hasta 1990 de jubilaciones a los cincuenta y ocho años. Como consecuencia de ese plan ya aprobado por los trabajadores, la plantilla de Bazán, que es de 5.800 personas, se estima que en 1990 estará en 5.000 personas. Por tanto, yo no estoy hablando de reconversión, aunque a veces parece que se desea crear el fantasma de nuevas catástrofes. No hay ninguna nueva catástrofe en Bazán. Hay un plan pactado con los sindicatos de jubilación a los cincuenta y ocho años. Del mismo modo que no hay 1.500 trabajadores en regulación en Astano, señoría. Hay 650 y es lo que le he dicho anteriormente. El paro registrado en la comarca de Ferrol a 31 de septiembre de 1987, según las estadísticas oficiales, es de 15.395 personas, cifra muy importante, que es lo que he dicho desde un principio.

El señor Bernárdez decía que no quiero recibir al consejero. Lo siento, señoría. No he recibido ninguna solicitud de entrevista por parte del consejero, pero a cualquier consejero que me ha pedido una entrevista siempre le he recibido, como a todo el mundo. Tengo concertada una entrevista para la semana que viene con el Presidente de la Xunta para discutir, entre otras cosas, todos estos temas, y esta misma tarde tengo una reunión con los trabajadores de la zona de Ferrol, por ejemplo. Su señoría dice que no se están dedicando suficientes inversiones en Galicia. No dispongo, desde luego, de los datos de todo el presupuesto del Estado. Me he limitado a analizar los aspectos industriales y concretamente le doy un dato: el INI destina en inversión a Galicia el 15,1 por ciento de la inversión que realiza en toda España; el 15 por ciento está localizado en Galicia. Desgraciadamente, como se ha dicho aquí varias veces, Astano nunca ha sido rentable, señoría. Nos hubiera gustado que hubiera sido alguna vez rentable, pero siempre ha perdido dinero. De lo que se trata, precisamente, es de que no tengamos que cerrar porque no deje nunca de perder dinero. Se necesita que pueda llegar a una situación de punto muerto en la cual no

pierda dinero esta empresa, al igual que los demás astilleros.

Se dice que Astano se va a dedicar a reparaciones y desguaces. Y a plataformas, señoría. Concretamente me gustaría desmentir las afirmaciones que hace el señor Romay, que básicamente creo que se ha limitado sorprendentemente a reiterar los escritos que han hecho los sindicatos de la región de Ferrol. Me alegra ver al portavoz de Coalición Popular hablando en nombre de los sindicatos. Pero como en ese documento se contienen datos que son erróneos, voy a aprovechar para corregirlos. Concretamente, señoría, usted dice que se querían contratar dos plataformas simultáneamente. Nunca se ha hablado de la contratación simultánea de las dos plataformas. Dice S. S. que está descartada la segunda plataforma. No está descartada la construcción de la segunda plataforma. Dice que está paralizada la construcción de la primera plataforma. Es falso, señoría. Le he dado los datos exactos del número de horas invertidas y las toneladas de acero que ya están procesadas en este momento. La plataforma primera se está construyendo, señoría. Dice S. S. que las reparaciones están al 15 por ciento. Es falso, señoría. El objetivo de reparaciones era de 600.000 horas, y como les leí anteriormente en este momento el nivel de actividad de reparaciones el pasado año ha sido de 340.000 horas para un objetivo de 600.000 lo cual da por encima del 55 por ciento el año pasado. Este año esperamos superar este objetivo que durante el primer semestre se habían alcanzado 230.000 horas. Sin duda alguna no se van a alcanzar las 600.000 horas, desgraciadamente, por el problema que les decía. Hemos tenido un número récord de buques, 62 buques reparándose, pero cada uno de ellos con un volumen de obra inferior a lo que venía siendo tradicional por la crítica situación que están reflejando los fletes internacionales. Pero no estamos en un nivel del 15 por ciento de reparaciones, sino por encima del 55 por ciento con respecto a la previsión de las 600.000 horas. En cuanto a desguaces, dice S. S. que hay 26 trabajadores. No hay 26 trabajadores. En los próximos meses habrá 120 y en estos momentos hay unos setenta y pico; tendría que buscar concretamente el dato.

Las inversiones se han hecho y lo único que realmente no se ha hecho es la fábrica de tubos. Y no se ha hecho, señoría porque analizado todo hemos visto que no hay demanda. En este momento todas las empresas españolas de tubos están perdiendo dinero. Todas están con enormes problemas de viabilidad por falta de demanda. En Europa se estima un exceso de capacidad en tubos por encima del 40 por ciento. La empresa Mannesmann, líder del sector de los tubos en Alemania, en este momento está reduciendo 2.000 empleos. A mí me parece que esto no es reindustrializar. Se puede haber analizado en un determinado momento la posibilidad de construir una fábrica de tubos. Analizado el contexto, el mercado y la situación del sector, parece no aconsejable meterse en una inversión para producir algo que no se puede vender a un precio que permita la viabilidad de la empresa. Esto es lo que me parece que no es aconsejable en ningún lado. No estaríamos reindustrializando sino —digamos— engañan-

do respecto al proceso necesario de reindustrialización.

En cuanto a los bienes de equipo, tiene razón S. S. Se había hablado de 450 trabajadores pero solamente se ha podido coger a 333. Me parece muy importante que IMENOSA tenga la plantilla adecuada, que no nazca lastrada respecto a su futuro. Tiene 333 trabajadores que han estado trabajando todo el tiempo, salvo el período que les citaba antes, entre el 15 de julio y el 15 de noviembre. En este período ha habido una regulación de empleo. Ya se ha acabado. En este momento están trabajando y le puedo decir a S.S. que en el próximo año tiene garantizada la carga de trabajo la empresa IMENOSA.

Hay otro tema que se ha puesto de moda hablar, y es que cada vez que aquí se dedice una inversión alguien dice: ¿Por qué va a tal sitio y no a tal otro? Esto ha surgido con el tema de la inversión en el tren de laminación que realiza la empresa INESPAL. Ha surgido, una vez más, toda la ceremonia de la confusión en la cual todo el mundo ha empezado a decir: ¿Por qué ese tren va a tal sitio y no viene al mío? O normalmente se acaba diciendo: Póngase un tren en cada sitio, que es la conclusión lógica que se acaba deduciendo con las distintas preguntas parlamentarias. Cada uno pide, incluso en el propio Grupo Parlamentario, que se haga un tren de laminación en cada una de las regiones correspondientes. La inversión en laminación que se va a hacer, señorías —este es un tema que han planteado varias de SS. SS.—, es un tren que solamente se podía hacer en Alicante o en Amorebieta. Se trata de un tren para modernizar otro previamente existente. Por tanto, no se trata de crear una nueva instalación de laminación. Se trata de que hay instalaciones de laminación de transformación que en este momento se han quedado obsoletas y necesitaban invertir en una nueva maquinaria que les permitiera unos estándares de calidad para no perder el mercado. Y sólo tenían dos posibilidades donde hacerlo: o en Alicante o en Amorebieta, por el tipo de instalaciones que había; ni era posible en Asturias ni era posible en San Ciprián, donde nunca se ha planteado un tren de laminación de estas características.

Creo que se ha dicho algo tremendamente grave, y el señor Gracia se ha adelantado a dar una de las razones, que es el tema de la tarifa eléctrica diferencial. No hay sector más subvencionado que el del aluminio vía tarifa, y evidentemente San Ciprián sin una tarifa especial que va, en definitiva, con cargo al conjunto de la tarifa del sistema eléctrico no podría subsistir. Por tanto, cuando empezamos a hablar de discriminar tarifas podríamos acabar encontrándonos con una situación absolutamente imposible, primero, desde el punto de vista técnico. ¿A quién se le aplica esa tarifa? ¿Romperemos el sistema de compensaciones? ¿Romperemos el sistema eléctrico en su conjunto? ¿Quién aplica esa tarifa? ¿Quién compensa a la empresa que suministra esa tarifa en esa región? ¿O esa tarifa va a ser para esa región y otras se pueden beneficiar de un sistema de compensación? Pensemos que tenemos un sistema eléctrico caracterizado por una pluralidad de compañías que generan su potencia en distintas partes del territorio nacional y distribuyen en distintas partes del mismo. Evidentemente, romper con el principio de la uni-

dad tarifaria supondría trastocar todo el sistema y abandonarlo absolutamente, pero en todos sus aspectos. Es decir, aquí cada empresa tendría que arreglárselas como pudiera con su generación y con su mercado, rompiendo en definitiva la gestión unificada del conjunto del sistema eléctrico. Sinceramente me parece un disparate, y es avanzar en sentido contrario hacia donde se quiere.

Continuando con alguno de los planteamientos concretos que se han hecho, también ha surgido el viejo tema de que se cierra Enfersa en Galicia porque se quiere hacer una planta de Enfersa en Sagunto. En el plan de reconversión de fertilizantes se cierran más de catorce plantas en toda España. Desde luego, cualquiera que sepa algo del sector de fertilizantes no tendría la osadía de decir que son competitivas una planta en Levante y otra en Galicia, en un sector en el que el coste de transporte es absolutamente esencial para poder competir en el mercado. Por tanto, no existe ninguna ligazón entre la decisión de invertir en Sagunto en una planta de fertilizantes —que podía haber ido a Sagunto o a otra zona en torno a ese lugar, pero en Levante— o en otro lugar, porque en esa zona del mercado había un déficit de producción y lo que se ha hecho en el plan de reconversión ha sido cerrar numerosas plantas, no sólo la de Galicia, al mismo tiempo que se han abierto otras mejor ubicadas y más modernas próximas al mercado, y el mercado desgraciada o afortunadamente, no lo sé, no lo decide el Gobierno, sino que se elige en función de dónde está la agricultura que demanda ese tipo de fertilizantes. Lo que se hizo en su día con el aval de una institución independiente fue un balance de producción y de demanda por tipo de producto y por plantas en cada una de las regiones, intentando optimizar el coste del suministro para garantizar la viabilidad del sector de los fertilizantes.

Se ha planteado el tema de la gasificación también por parte del señor Gracia. Concretamente en el caso del gas para Galicia estamos discutiendo en este momento un proyecto con el Gobierno portugués, de cara a presentar ante la Comunidad Económica Europea un plan de conexión de Portugal-España a la red europea de gaseoductos que permita el desarrollo del plan de gasificación, que podría estar subvencionado por el FEDER, de forma que como consecuencia de ello pudiera haber una entrada del gas desde el norte de Portugal por una planta de regasificación que tiene proyectada Portugal en esa zona, que a su vez tendría entrada de gas a partir del ramal de Burgos. También existe la posibilidad de la extensión del ramal por el norte, desde Asturias, que es el último punto de la actual fase del plan de gasificación. Pensemos que en este plan partimos de una estructura de consumo de gas en torno al 3 o al 3,5 por ciento de la demanda total energética y queremos ir al 7 o al 7,5 por ciento. Estamos invirtiendo 200.000 millones de pesetas en lo que son los grandes ejes del consumo de gas para intentar diversificar el abastecimiento energético de este país, lo cual no quiere decir que esta red de gaseoductos no se vaya extendiendo, como lógicamente hay que hacerlo, tanto por necesidades de seguridad en el abastecimiento como de ir avanzando en la progresión del gas en la estructura

energética de nuestro consumo, a fin de ir a una estructura última parecida a la que tienen otros países europeos que dan al gas una importancia en torno al 15 por ciento. Evidentemente esto exige un ritmo temporal. No se puede gasificar el país entero simultáneamente, y estamos yendo al límite de las posibilidades financieras y técnicas en los ritmos de construcción de los gaseoductos. Pero en el caso de Galicia, insisto, tiene esta doble alternativa que está ligada a su vez a este importante proyecto de conexión de España con la red de gaseoductos y también de Portugal con España dentro de la política gasista en general.

Solamente quiero referirme a ciertas cosas, como el mensaje positivo que quieren oír para Barreras. No veo por qué Barreras tiene mensaje negativo. Es un astillero que tiene carga de trabajo y tiene un patrón que ha reflatado el astillero. Lo que hay que hacer en Barreras es sacar los barcos del mejor modo posible, al menor coste posible para que pueda tener un futuro competitivo. Lo mismo ocurre con el grupo de empresas Alvarez, donde el esfuerzo que se está haciendo por parte del Instituto Nacional de Industria para garantizar la viabilidad de una empresa —por cierto, nacionalizada y proveniente del sector privado, que en su día estaba en absoluta quiebra— ha sido un esfuerzo sostenido, arduo, para conseguir que esta empresa —yo no me atrevería a decir de niveles técnicos fenomenales, entre otras cosas porque estamos hablando de un sector con una tecnología más bien tradicional y nada sofisticada—, para conseguir que GEA se aproxime a una situación de estabilidad que puede garantizar su futuro.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Dada la hora, creo que podíamos dar por debatido el tema. Sólo si alguna de SS. SS. desea intervenir, le daría la palabra. (**Pausa.**) Primero intervendrán los grupos que han solicitado la comparecencia, pero les ruego la mayor brevedad a SS. SS. Tiene la palabra el señor Garrosa.

El señor **GARROSA RESINA**: Señor Presidente, un par de minutos. Primero, tengo una cierta sorpresa —quizá sea por la inexperiencia en ámbitos parlamentarios— porque creía que en este tipo de comparecencias de los miembros del Gobierno el Grupo que lo sostiene tenía una intervención de aplausos y parabienes o poco menos, y nos hemos encontrado en realidad con un turno de réplica a la intervención de los portavoces de los otros grupos. Por tanto, ahora, en esta especie de contrarréplica nos toca responder a dos bandas.

Al señor Gracia tengo que decirle que no sé si iría por nosotros esta especie de recriminación acerca de si criticamos a Bazán como astillero militar. No sé qué desea indicarnos. ¿Que para el resurgir de Ferrol es necesario incrementar los gastos de armamento militar o, si me permite una broma, poner en Ferrol una base de la OTAN? No sé. Si todas las soluciones para Ferrol van por este camino, no nos parece muy adecuado.

En otro orden de cosas —en esto sí nos sentimos aludi-

dos, porque creo recordar que he sido yo el único que he planteado el problema de Citroën (Orense)— dice usted que los trabajadores de Orense se han echado en manos de un sindicato no de clase, como si se presentaran como salvadores, lamentando que no se hayan puesto en manos del que usted ha llamado su sindicato hermano. No sé qué sindicato es el que representa los intereses de los trabajadores de Citroën (Orense) en estos momentos, pero en cualquier caso tengo que decirle que nos alegra que se vaya acabando con la bipolarización sindical, porque la bipolarización en cualquier ámbito de la vida pública y también en el sindical nosotros la consideramos negativa. Por tanto, esto nos alegra.

En cuanto a todas las cosas que nos ha dicho el señor Ministro, nos parece bien lo de las zonas de urgente reindustrialización. Nos ha hablado de las empresas que se están instalando, pero nosotros quisiéramos incidir, porque nos parece que es lo que realmente interesa, en cuántas de éstas empresas se han consolidado realmente en la región. Esto es lo que aporta verdaderamente soluciones.

Tampoco sé si iría por nosotros, pero han hablado ustedes de que nos lamentamos de que las inversiones no vienen, no llegan, etcétera. Analizan ustedes los Presupuestos Generales del Estado y, desde luego, incluso con los que ayer, a altas horas de la noche, acabamos de aprobar, y nos parece que no es precisamente Galicia una de las regiones beneficiadas, ni muchísimo menos, por las inversiones contempladas en los Presupuestos Generales del Estado.

Por otra parte, en cuanto a los astilleros, nosotros no negamos la conveniencia de la reestructuración o reconversión de este sector. Lo que criticamos —lo he dicho—, son los criterios de selección de las empresas afectadas y la forma en que esta reconversión se está llevando a cabo.

Además, señor Ministro, quiero decirle que hay una afirmación, en concreto del Premio Nobel de Economía Jan Tinbergen, quien sostiene la tesis de que las crisis en la construcción naval son cíclicas. Usted mismo nos ha dicho que en un determinado sector vía plataformas, etcétera, hay incluso incremento de la demanda para el sector. Esto confirma lo que decimos y nos lleva, una vez más, a plantear que la reestructuración es necesaria, pero criticamos la forma en que se está llevando a cabo.

Por último nos parece que ustedes hacen planes parciales para responder a conflictos concretos y determinados. Estos nos parecen bien intencionados, pero absoluta y radicalmente insuficiente. Nos parece criticable el hecho, cada vez más preocupante, de que en ocasiones ustedes responden allí donde se plantean conflictos graves, en problemas de tipo de orden público, y que la respuesta para unirnos a ese camino, al que aludía el señor Gracia, en el que deseamos introducirnos, de esperanza para Galicia, viene de que no sólo se planteen planes parciales específicos para un determinado conflicto, para una determinada industria, que son positivos, sino que, como ha dicho el señor Pardo Montero, se contemplen soluciones globales, soluciones de eficacia, soluciones de imaginación, que afecten a toda la comunidad autónoma de Galicia y

a todos los problemas que, en su conjunto, tiene planteados.

Por último, como los datos que nos ha suministrado el señor Ministro en su intervención inicial y en ésta de réplica son abundantísimos, lo que sí haremos será analizarlos con todo detenimiento para, a partir de estos datos facilitados y atendiendo la sugerencia que muy amablemente nos hacía el Presidente de la Comisión, utilizar esos otros cauces e iniciativas parlamentarias a las que nos ha remitido. **(El señor García Fonseca pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Fonseca, muy brevemente, por favor.

El señor **GARCIA FONSECA**: Muy brevemente, de verdad, señor Presidente y muchas gracias.

Simplemente decir al señor Ministro, en un tono sinceramente constructivo, que por parte de mi grupo creo que no somos de los que queremos volver atrás. Creo que usted debía explicarse con facilidad la resistencia que nosotros podamos tener y que tienen más acentuada todavía los trabajadores, a quedarse en el vacío. Es decir, yo creo que no habría tal resistencia —esta actitud sindical y esta actitud política nuestra en casos determinados— si realmente, de forma paralela al desmantelamiento objetivo, no buscado intencionalmente por ustedes —no pretendo decir eso en absoluto— hubiera ido surgiendo un nuevo tipo de industrialización, usted mismo lo decía: nuevas actividades de mayor valor añadido, etcétera. Eso es, señor Ministro, lo que echamos en falta, simplemente.

Me alegro de la matización que usted me hizo con relación al nuevo plan de reconversión para la Bazán. Yo no pretendía hacer de agorero, simplemente manifesté un temor y me alegro de las palabras que usted ha expresado y de las que queda constancia en la Cámara.

Quiero terminar en menos de un minuto dirigiéndome también al portavoz socialista, señor Gracia, con el que sinceramente, por mi parte, hay una actitud de simpatía en el sentido más profundo y etimológico de la palabra. Quiero dirigirme a él precisamente por eso y porque su intervención me ha causado una sensación agrídulce. Me han llamado la atención dos cosas, entre otras, pero que voy a referirme muy brevemente a ellas.

Mensaje de futuro y de esperanza. Completamente de acuerdo, pero yo le agradecería que no monopolizara la esperanza. Usted debe estar convencido de que esa misma esperanza, o más profunda, es la que me lleva a mí a hacer las críticas, incluso a que esté aquí presente.

En cuanto a una serie de alusiones, más o menos difusas, que hizo usted y de alguna forma también el Ministro, al clima social como uno de los posibles factores que puedan impedir este nuevo proceso de reindustrialización, eso francamente me preocupa un poco, porque es un planteamiento como muy ambiguo y peligroso.

Estoy seguro de que salvo que recurramos a la vieja teoría de los agitadores profesionales a sueldo de potencias exteriores o demás —que estoy seguro que no es su teoría— la forma de asegurar un clima adecuado es sencilla-

mente sentándose en las mesas de negociación con los trabajadores, ofreciendo alternativas concretas, con un calendario determinado. Yo estoy convencido, como usted, de que no hay ningún tipo de masoquismo por parte de las centrales sindicales, ni por supuesto por mi Grupo político, de utilizar aquella manida frase, tan sesgada por otra parte, de cuanto peor, mejor. Todo lo contrario, motivos de esperanza no niego que lo haya, queremos mantener esa esperanza y pienso que la única forma de abordar seriamente el problema del clima social es facilitando soluciones concretas de futuro. **(Varios señores diputados piden la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Sus señorías han intervenido antes con extensión mucho más amplia de lo que en aritmética parlamentaria, como recordó una intervención del señor Trillo, les hubiera correspondido.

Por un minuto exactamente tiene la palabra el señor Bernárdez.

El señor **BERNARDEZ ALVAREZ**: En primer lugar, decir que yo no he culpado a los socialistas; he culpado, en todo caso, al Gobierno central, que en estos momentos es socialista, pero entiendo que el fallo con respecto a Galicia está en el centralismo más que en la ideología política.

Acepto el mensaje de futuro y esperanza del señor Graña, pero quiero decir que el futuro se hace día a día, también, peseta a peseta y que los Presupuestos del Estado para 1988 no me hacen concebir ese futuro con gran esperanza.

Veo una cierta contradicción en ciertas afirmaciones del señor Ministro. Pero un lado hace una exposición sobre un proyecto industrial para Galicia, se ciñe exclusivamente en su primera exposición a la reconversión naval y, por otro, cuando nosotros hablamos de la reconversión naval nos tacha de que nos estamos anclando en unas coordenadas superadas.

En segundo lugar habla de concentración industrial y luego dice que no es bueno que Megasa y Sidegasa estén concentradas en Galicia. Por otro lado habla de sentarse y yo creo que él no se ha sentado, al menos antes de tomar las determinaciones, con los sectores afectados.

Me alegro de que reciba al Presidente de la Xunta, me da igual que reciba al Presidente que al Conselleiro, no tengo manías **(Risas.)** y que reciba también a los empleados de Sidegasa como próximamente va a hacer. Lo que me gustaría es que no se utilizasen falacias y que no se hable de miles de millones de inversiones del INI en Galicia, cuando usted sabe, señor Ministro, que precisamente en Galicia, en su conjunto, la empresa pública es rentable.

Por último, usted me habla de un ritmo temporal para mí francamente desilusionante, porque en ese ritmo temporal Galicia se queda atrás en las comunicaciones transeuropeas, se queda atrás en el plan ferroviario, se queda atrás en los gaseoductos, es decir, que en los grandes proyectos de futuro del Estado español Galicia se queda atrás.

Por tanto, yo cada vez estoy más seguro, señor Ministro, y lo digo con una gran desilusión, de que Galicia seguirá siendo ese país olvidado por el Gobierno central.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pardo Montero por un minuto.

El señor **PARDO MONTERO**: Aunque la Presidencia apuesta con ventaja en este caso, porque el punto del orden del día comprende dos temas distintos y, lógicamente, debería ser una acumulación, haré caso de su petición.

No me da tiempo a más, tan sólo a decir —y yo creo que contesto más en este momento al compañero portavoz del Grupo Socialista que al señor Ministro— que nadie puede prevenir una reconversión «versus» desmantelamiento (a mí no me interesa, en este momento, calificarla de una u otra manera); ningún Gobierno anterior tiene por qué preverlo. Son hechos que, en su caso, el Gobierno que los proyecta tiene que adecuarlos con el tiempo necesario prever las consecuencias, tomar las determinaciones oportunas y luego llevarlas a la práctica. No cabe volver atrás el curso de la historia.

Cuando hablamos —por lo menos yo— de la desaparición de algunas empresas de Galicia, no quiere decir, ni mucho menos que, por ejemplo ASCON, hayan sido consecuencia de una reconversión, pero la política de un Ministerio en cuanto política de Estado obliga a asumir esa temática y tratar de apuntar soluciones.

No es problema de trabajadores, aunque ya hemos dicho que desde un punto de vista cordial y humano tengan un trato preferente e inicial; es simplemente un tema de capacidad de industrialización de Galicia y de asumir su propio futuro.

No estamos —por lo menos yo no lo traduzco así— en el concepto sociológico cultural... **(El orador pronuncia palabras que no se perciben.)** Para mí no significa que estemos todos desmoralizados o desolados, ni mucho menos. Estamos justamente preocupados, y quizá, en un momento dado, con un cierto énfasis, porque desde el punto de vista de Galicia el momento es dramático. Muchos gallegos, que nos caracterizamos usualmente por la templanza y la moderación, empezamos a tener un cierto resquemor, de ser mal tratados y esto nos enoja. No quiero usar calificativos mayores. Es tiempo de reconducir esa política. Evidentemente, hay un «tempus» para hacer las cosas, pero alguna vez habrá que empezar para que no esté tan mal tratada como habitualmente.

Estamos de acuerdo en que quizá el sector imponía un trato, pero nos gustaría saber qué criterios fueron los determinantes para llegar a esa conclusión, por qué ésta y no otra.

Finalmente —y perdóneme, lo digo desde el punto de vista de una comunidad específicamente mal tratada— el señor Ministro, muy hábilmente, no contestó la única pregunta que al final yo he formulado: cuál es ese proyecto viable, estudiado, armónico y de futuro que el Ministerio de Industria tiene en su caso previsto para Galicia como alternativa a la situación de hecho. Esa es la única pre-

gunta que estaba subyacente antes y sigue todavía sin contestar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Romay.

El señor **ROMAY BECCARIA**: Señor Ministro, no es buena técnica dialéctica construir los maniqueos. Aquí nadie ha defendido el feudalismo ni los salarios de los obreros coreanos. Todos sabemos que la construcción naval que había que hacer en Ferrol no era de grandes buques petrolíferos, que hacen más baratos, efectivamente, los coreanos o los japoneses; pero hay una construcción naval de tecnología más avanzada, que supongo era en la que usted estaba pensando.

Había en sus planteamientos contradicciones que ya han sido señaladas, pero desde luego nadie ha defendido aquí salarios coreanos ni la construcción de grandes petroleros, de buques de poca tecnología, en la que compiten mejor otras naciones que nosotros. Pero también pensamos que hay un espacio para la construcción naval española y que hay que cuidar extremadamente ese escasisimo tejido industrial de Galicia que se apoyaba precisamente en este sector.

Sí ha habido una elección política a la hora de determinar el cierre de ASTANO. Hemos reiterado argumentos una y otra vez para defender que ASTANO estaba en mejores condiciones que astilleros que quedaban abiertos, aunque ciertamente después, la mala gestión de la Administración haya abocado a todos prácticamente al cierre. Fue una decisión política que no está justificada en razones objetivas, técnicas, económicas ni sociales. Eso es incuestionable.

Desgraciadamente, la situación se repite ahora en alguna medida con Sidegasa. Tampoco se nos han dado razones objetivas para justificar comparativamente el cierre de Sidegasa y el mantenimiento de otras factorías que tienen peores condiciones tecnológicas y peores condiciones competitivas. Esto también es incuestionable.

Tengo que desmentirle su desmentido. No tengo ningún reparo en aceptar por buenos los datos de los sindicatos cuando lo son. Yo no he dicho que se iban a contratar simultáneamente las dos plataformas. He dicho que, según las previsiones del Gobierno, se iban a contratar esas dos plataformas antes de 31 de diciembre de 1986; no he dicho simultáneamente, he dicho antes de 31 de diciembre de 1986. Tengo que decirle que la construcción está paralizada. Tiene usted que ir a Ferrol, no haga caso de lo que le dicen los papeles. Vaya a Ferrol y vea si se está construyendo esta plataforma o si la obra está paralizada, como sabemos los que vamos por allá.

En relación con el porcentaje de lo que se está haciendo en reparaciones, usted maneja una base distinta de la real. Las previsiones eran 1.700.000 horas de trabajo, las necesarias para el mantenimiento de las reparaciones a niveles de carga del año 1982 y está en los niveles del 15 por cien que señalan los sindicatos, y dicen bien.

En redacción con la planta de desguace, usted dice que no son 26 las personas las que están ahora trabajando en

ella, dice que son 76. Si la información vale tanto como la que se refiere a la paralización de la plataforma, tengo muchas razones para discutirla; pero es que las previsiones eran dar trabajo a 200 personas. Las inversiones fueron 240 millones, y no los 1.611 prometidos. De la fábrica de tubos, ahora se nos dice que no era posible por las condiciones existentes. ¿Dónde están las alternativas a esas previsiones para asumir los compromisos adquiridos en relación con esta zona tan necesitada, por otra parte, de alternativas y de salidas?

En bienes de equipo, seguimos muy lejos de la ocupación de los 450 trabajadores que estaba prevista en esos mismos cálculos. Esa es la realidad; lo demás son ganas de eludir las responsabilidades.

Es verdad, señor Ministro, que ustedes no pueden crear mercado, sobre todo si se entiende el término crear en su sentido filosófico; pero pueden contribuir a que ese mercado aumente y mejore. Desde luego, no sí si pueden crear mercado, pero destruirlo —y eso lo tiene bien acreditado—, pueden. Con previsiones como éstas que se han hecho en relación con Galicia y estas agresiones a su escasisimo tejido industrial, están ustedes destruyendo el mercado gallego. Desde luego, con previsiones como la de la cuota láctea, que también atenta contra el desarrollo de este sector básico en Galicia, naturalmente ustedes pueden destruir un extraordinario mercado potencial, de fertilizantes en Galicia y que se podrían suministrar a otras regiones. Desde luego, a poco interés y cuidado que tuvieran en mantener esa escasisima industrialización de Galicia, se lo pensarían muy mucho antes de cerrar Enfersa e ir a construir otra factoría con esa misma finalidad en otros lugares de España.

En definitiva, lo que pedimos los gallegos son realizaciones y obras y que esa esperanza que se nos quiere ofrecer se fundamente en realizaciones. No he oído nada, por ejemplo, de ese desdoblamiento de la carretera, o si es una autovía, La Coruña-Ferrol, enlazando con la autopista del Atlántico y después conectada con la red de autovías españolas y europeas y nos interesa mucho a los gallegos que se viera que por ahí se avanzaba. Eso se pudo haber hecho antes, pero también se puede hacer ahora. Ahora es cuando nosotros pedimos que se haga.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Marqués.

El señor **MARQUES DE MAGALLANES**: Quiero decirle al señor Ministro, con la energía que el caso requiere, que se mueve en el mundo de las oscilaciones y de la ficción y que está atentando contra la sensibilidad del pueblo de Galicia. Esto es claro y una conclusión que hay que sacar de aquí. **(Rumores.)**

Yo hice preguntas muy sencillas, naturalmente no con gran habilidad, pero se me escapó en las respuestas —las preguntas son más fáciles—, no me dio una contestación ampliamente satisfactoria en relación con el tema del grupo de empresas Alvarez. No me dijo nada sobre los 82 proyectos sobre los que yo le dije que tenían dinámica operativa —también se lo ha callado— y, sobre todo, puso en

boca del señor Gracia la gasificación para Galicia cuando la había hecho yo y, además, con una serie de especificaciones, como diciendo si pensaba hacer un plan de recepción de gas natural licuado en Vigo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Muy brevemente. Para empezar, yo no sabía que el ser grupo mayoritario nos limitara el tipo de intervención. Creo que la opinión de más del 50 por ciento de la Cámara la emitía ese 50 por ciento, en tanto en cuanto el Reglamento se lo permitiera. Es una simple observación.

Quiero recordar aquí un par de cosas que también he dicho al Ministro. Primero que yo he reivindicado el cumplimiento de compromisos y otros no lo han hecho; yo sí lo hago porque fui defensor de los mismos. Por cierto, desde la autoridad que me da el haber ido a explicar la reconversión a los trabajadores de Astano, a Fene, y de haber ido a explicar la reconversión a Ascón a Moaña, desde esa autoridad reivindico el cumplimiento de compromisos, que, a lo mejor, otros no lo hacen. Yo sí lo hago.

También demando un mayor esfuerzo, pero para nuestro proyecto, para el que tenemos los socialistas gallegos para Galicia. Yo no quiero que el MINER nos haga un proyecto para Galicia. Yo quiero que el MINER apoye el proyecto que los socialistas gallegos tenemos para Galicia. Por eso no se lo demando al señor Ministro.

También he creído entender que el señor Ministro ha anunciado que había una serie de medidas que estaban en estudio. También le pido, en este caso desde una postura, si quiere, también reivindicativa, que tan pronto estén realizadas, porque es una cosa urgente, él mismo, sin necesidad de otra demanda, nos lo envíe o venga a esta Cámara a explicarlo.

Desde el conocimiento al pormenor de los problemas que tiene Galicia; desde ese conocimiento, todo lo que afirmé anteriormente se mantiene, y se mantiene, señor García Fonseca, de una forma absolutamente clara, como ha podido observar en la segunda intervención.

No hay segundas intenciones. Cuando digo que el clima social es adecuado pongo un ejemplo. Costó mucho trabajo hacerlo en Vigo y funcionó; traslademos la experiencia, que ha servido en Galicia, un poco más arriba.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro para contestar a las últimas formulaciones de los Diputados.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Gracias señor Presidente muy brevemente dado lo avanzado de la hora. Simplemente decir que efectivamente detrás de muchas de las intervenciones habría que recordar determinados esquemas de coherencia.

Por ejemplo, se suele reivindicar la reducción de los gastos militares y cuando eso se pide no se mira, por ejemplo, que Bazán fabrica barcos, Santa Bárbara fabrica ca-

ñones, etcétera. Del mismo modo que algunos grupos reivindican un menor déficit público, claman en contra de las pérdidas de la empresa pública, pero acto seguido, cada vez que se intenta tomar una medida para reducir ese déficit de la empresa pública y asegurar su viabilidad, dicen que se están cometiendo errores. En definitiva, hay grupos que no hacen las cuentas y yo creo que no se mantienen actitudes suficientemente coherentes en los distintos frentes. Entiendo que alguien diga que el déficit es algo prioritario, pero que saque las consecuencias necesarias.

Ha dicho alguien que las crisis del sector naval son cíclicas. Yo no conozco ninguna crisis, de ningún tipo, que no sea cíclica, al menos eso es lo que me enseñaron cuando estudiaba economía. Después enseñé yo, y todas y cada una de las crisis se mueven en movimientos cíclicos, lo cual no quiere decir que en las siguientes fases del ciclo nos encontremos en la misma situación que antes, porque por medio países que no fabricaban un solo barco ahora resulta que fabrican muchos. Corea hace diez años no existía como constructor naval y Japón, en este momento, está reduciendo en un 25 por ciento su capacidad de construcción de buques. Es decir, veamos un poco las coordenadas y el contexto en que se mueve.

Hay un aspecto que me gustaría matizar porque una vez más me parece preocupante ese tipo de afirmaciones. Se dice: ahora se quieren tomar medidas porque hay problemas de orden público. Esto se ha insinuado, no sabría decir las palabras textuales —estarán en las actas— pero se repite con frecuencia. Quiero recordar que he estado en esta misma Comisión explicando ené veces que era necesario adoptar medidas en el tema de la construcción naval. Que habíamos prorrogado la ley de reconversión naval porque era necesario seguir reduciendo capacidad. Se está reuniendo la Comisión de seguimiento desde hace varios meses hasta llegar al pacto al que se ha llegado recientemente. Del mismo modo que hace mucho tiempo se ha publicado un decreto de financiación de buques; se ha aprobado un decreto de primas; el mecanismo de jubilación a los cincuenta y cinco años se ha prorrogado...

He venido a esta comisión y he explicado, a la hora de hacer el balance de las ZUR y los fondos de promoción de empleo, que había dos problemas claros para asegurar la recolocación, que eran la ZUR de la ría del Nervión y Ferrol. Sobre esos dos aspectos me explayé largo y tendido con los datos y la preocupación que eso me inspiraba. También expliqué entonces y el Gobierno después lo aprobó, que era necesario prorrogar la estancia en los fondos de promoción de empleo, mucho antes de que nadie reivindicara que se iba a acabar la permanencia en los fondos y no se había recolocado. El Gobierno tomó esa decisión hace ya casi un año, si la memoria no me falla. Del mismo modo, viendo las dificultades que había con las ZUR las prorrogamos y además publicamos un Real Decreto agilizando los trámites de aprobación de proyectos. Eso también se hizo hace bastantes meses.

Del mismo modo, señorías, por ejemplo, en materia de suelo industrial se viene planeando por parte del Ministerio de Obras Públicas, a través del SEPES, la creación

de los dos polígonos industriales, de creación de suelo industrial, porque veíamos, desde hace bastantes meses, que había un problema de suelo industrial. No porque alguien ahora haya convocado una manifestación decimos que hay que crear dos polígonos industriales; eso, señorías está previsto y de hecho los dos ayuntamientos, en el primero de los polígonos, llevan tiempo pendientes de aprobar las normas urbanísticas necesarias para que pueda salir el primero de esos polígonos.

Aquí he hablado sobre el tema de los incentivos regionales que se han negociado con Bruselas a lo largo de muchos meses a través de un Real decreto mandado a dictamen del Consejo de Estado y que está a punto de aprobarse. También he mencionado, sobre esa situación, que determinadas regiones podían alcanzar el 75 por ciento. Estoy concretando que en el caso de Ferrol se piensa llegar al límite del 75 por ciento, precisamente por la dificultad que hay de atraer proyectos concretamente para esa zona. Del mismo modo, la gasificación es algo que nos ha preocupado y en lo que venimos trabajando desde hace muchos meses etcétera.

El Gobierno normalmente está preocupado por los problemas y viene trabajando en ellos, mientras que algunos grupos plantean los problemas cuando hay alguna manifestación en la calle y entonces dicen: a ver qué está haciendo el Gobierno. El Gobierno normalmente está trabajando, desde hace muchos meses, precisamente porque es muy consciente y tiene la sensibilidad a flor de piel sobre cada uno de estos problemas y el dramatismo social y regional que puede conllevar en un determinado momento la evolución de estos procesos.

Me preguntan por el plan viable global y armónico. En una economía de mercado la verdad es que el Ministerio de Industria difícilmente puede desempeñar las funciones del «Gosplán» soviético. Realmente creo que la fórmula consiste en abordar las responsabilidades allí donde el Gobierno las tiene, en aquellos sectores como, por ejemplo, de la construcción naval facilitando el ajuste del sector de la siderurgia, proporcionando infraestructura, dando incentivos que subvencionen las iniciativas empresariales. Si me pregunta exactamente qué actividades hay que ir desarrollando en los próximos años en cada una de las provincias de España, yo sinceramente creo que ése es otro modelo de organización económica en la que no creo y quizás no crean muchas de SS. SS.

Me gustaría, para acabar, decirle que se trata de hacer buques de mayor valor añadido. En ese proceso estamos, pero pese a todo tenemos una capacidad muy grande. Buscar supuestos agravios políticos detrás de cada una de las decisiones es una falsedad, es intentar rehuir los problemas de fondo. Sobre si Sidegasa se cierra o no debo decir que es igual que cualquier otra de las empresas. Lo único que ha hecho el Ministerio de Industria es decirle a aquellas empresas que quieren cerrar capacidad que el Ministerio está dispuesto a pagarles 15.000 pesetas por tonelada cerrada y dar a los empresarios la responsabilidad de concentrarse, porque, en base a una existencia de más de una docena de grupos, el conjunto del sector no tiene viabilidad. Es necesario, sobre la base de una concentra-

ción, ir a una especialización y al mantenimiento de una capacidad más ajustada. Eso es lo que tiene que hacer el conjunto del sector que se ha dirigido a la Administración presentando programas. Desde luego, llámese Sidegasa o de otra forma, la Administración va a aceptar las propuestas de achatarramiento de capacidad porque se necesita cerrar gran cantidad de capacidad en el sector de acero común.

Me he molestado en averiguar (hasta el punto de buscar el texto original de los acuerdos firmados) de dónde venía el millón setecientas mil toneladas de horas en reparación que usted mencionaba, y debo decirle que en los acuerdos figuran seiscientas mil horas de trabajo en reparaciones. Le puedo mandar fotocopia del acuerdo firmado por las partes en materia de reconversión, del año 1974.

El argumento de que el Gobierno se dedica a destruir empleo me hace recordar que hace unos años se decía: «Con el Gobierno socialista nadie invierte en España, ¿cómo quieren que las empresas inviertan mientras haya un Gobierno socialista que lo único que puede crear son unas pésimas perspectivas?; es normal que haya crisis».

Ahora la economía española crece al 4,5 por ciento, y la inversión de la industria puede llegar este año al 18 por ciento. En términos reales. Que estamos destruyendo empleo, destruyendo la economía, solamente lo dicen algunas de las señorías que tienen una visión muy peculiar y distinta de cualquier otra persona que analice la realidad económica española.

Por último, señor Marques, no sé si tendré sensibilidad gallega porque no soy gallego, pero dudo que S. S. perdiera acreditar una sensibilidad por los problemas sociales e industriales por encima de la mía. A ello dedico las veinticuatro horas del día, no de ahora sino desde siempre; no desde el Gobierno, sino desde todos los sitios, intentando abordar cada uno de estos problemas desde las distintas facetas que a uno le ha correspondido desempeñar. Por tanto, sensibilidad a tope. En esto no acepto que nadie me diga que tiene más sensibilidad que yo. Señoría, reitero que en el caso de GEA lo único que se está intentando hacer es garantizar el futuro de la compañía en base a una mejora de gestión y de productividad, desde hace muchos años, invirtiendo todos los años en esta empresa por encima de los dos mil millones de pesetas.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro. Vamos a levantar la sesión hasta esta tarde. He hablado con el señor Ministro, quien muy amablemente se ofrece a venir esta tarde para contestar a las preguntas de SS. SS., hasta una hora que podría estar situada alrededor de las cinco y media. A las cuatro y media en punto, el señor Larrínaga, que es el primer preguntante, iniciará la sesión y evacuaremos las preguntas.

Se levanta la sesión hasta las cuatro y media.

Eran las dos y treinta y cinco minutos de la tarde.

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

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión.

PREGUNTAS:

— BALANCE DE ACTUACION DE LAS ZONAS DE URGENTE REINDUSTRIALIZACION (ZUR), FORMULADA POR EL SEÑOR LARRINAGA APRAIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Larrínaga Apraiz, del Grupo Mixto, para formular al señor Ministro de Industria y Energía su pregunta sobre el balance de actuación de las zonas de urgente reindustrialización.

El señor **LARRINAGA APRAIZ**: Señor Ministro, mi Grupo ha presentado más bien varias preguntas relativas al balance de actuación de las ZUR desde que iniciaron su actuación. Como saben sus señorías, las ZUR se crearon con el objetivo de contrarrestar los efectos que en el empleo y también el efecto de vaciamiento industrial que han producido los procesos de reconversión industrial promovidos desde el Gobierno en los sectores maduros de nuestra industria. Se crearon las ZUR en 1985, con un período de duración de dieciocho meses, prorrogables a otros dieciocho meses. De esta forma, el próximo ejercicio de 1988, entre febrero y junio, prácticamente acabarán su vigencia todas las ZUR. Por consiguiente, hoy estamos a finales de noviembre y es una buena fecha para conocer cuál es el balance de actuación de las mismas y para conocer también cuál es la valoración que el señor Ministro hace de dicho balance.

Mis preguntas, que pretenden de alguna forma reconducir lo que podría ser el balance, serían las siguientes: cuál era la cuantía de los excedentes laborales recolocables existentes en los fondos de promoción de las zonas calificadas como ZUR en el momento de su constitución. Mi segunda pregunta es cuál sería el balance que presentaban cada una de las ZUR tras los dieciocho primeros meses de actividad y ese balance referido al número de empleos comprometidos, al número de empleos creados, a las recolocaciones ofrecidas, a las recolocaciones reales, a las inversiones comprometidas, a las inversiones realizadas y, por último, a las subvenciones y créditos comprometidos y a las subvenciones y créditos realizados.

Mi tercera pregunta es la siguiente: a la luz de dichos resultados, tras los dieciocho meses de actuación de las ZUR, ¿por qué el Ministerio de Industria considero necesaria la prórroga de la vigencia de las ZUR en todos los casos?

Mi cuarta pregunta es cuál es el balance de las ZUR en el momento presente y también relacionando dicho balance con cada una de las variables que he expuesto ya en mi segunda pregunta.

Finalmente, en lo relativo al conjunto de las ZUR, mi

pregunta es si se va a seguir manteniendo dicha figura, si se va a suprimir dicha figura, si se va a mantener dicha figura en determinadas áreas y se va a suprimir en otras, en cuáles, y cuáles serían las razones que llevarían al Ministerio de Industria en uno o en otro sentido.

Por último, mi pregunta final es más concreta, y se refiere a la posible instalación en la ZUR del Nervión de una empresa de fabricación de motores y de componentes de motor, cuyo proyecto se presentó exactamente hace dos años a la Comisión Gestora de la ZUR del Nervión y que todavía no ha sido aprobado. Este es el proyecto más importante de cuantos se han presentado en la ZUR del Nervión, y es tal su importancia que el volumen de empleos que puede generar de manera directa o indirecta es equiparable al total de volumen de empleos que han generado las ZUR en los años de gestión que lleva en el País Vasco.

Son muchos los rumores que han corrido en torno a la viabilidad de este proyecto. No voy a hacer mención de todos ellos, para eso están las hemerotecas, pero sí querría recordarle, señor Ministro, que recientemente y, más concretamente, este fin de semana, he podido leer en un semanario unas declaraciones atribuibles, según el semanario, a la Comisión Gestora de la ZUR, en las que señala que el proyecto de la fábrica de motores goza de el visto bueno técnico, económico, financiero, así como comercial, de dicha Comisión Gestora, e igualmente se manifestaba en ese mismo sentido el Vicepresidente, el Vicelendakari del Gobierno vasco, señor Jáuregui, miembro de su partido, y tanto las opiniones que se atribuían a la Comisión Gestora como las que se atribuían al señor Vicelendakari eran que este proyecto iba a ser enviado próximamente al Consejo de Ministros y aprobado en el mismo.

Mi pregunta, señor Ministro, es si su opinión sobre la viabilidad técnica, económica y financiera de dicho proyecto coincide con las opiniones expuestas anteriormente y, si es así, para cuándo se aprobará dicho proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ministro tiene la palabra para contestar a las preguntas formuladas.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Intentaré responder lo más concretamente posible, sin perjuicio de que, si a su señoría le resulta interesante, se le puede remitir cada uno de estos datos por escrito para una mayor precisión. En primer lugar, en cuanto al número de excedentes laborales recolocable en el momento de crearse las ZUR voy a dar la cifra a 31 de diciembre de 1985, puesto que, como S. S. conoce, las fechas de creación de las ZUR varían de unos casos a otros. Concretamente, el total en aquel momento de excedentes recolocables era de 9.763.

En segundo lugar, pregunta por el balance de los 18 primeros meses de actividad de las zonas de urgente reindustrialización. Concretamente, en estos 18 primeros meses el balance era de unas inversiones de 162.000 millones de pesetas, con un empleo ofertado de 11.164 puestos de trabajo, que implicaban unas subvenciones de 27.400 millones de pesetas. ¿Cuál es el balance en este momen-

to? Según los últimos datos disponibles, concretamente arrojan las siguientes cifras: en primer lugar, un volumen de inversión total de proyectos aprobados por 253.122 millones de pesetas, que supondría la creación de 19.371 puestos de trabajo. De estas cifras ya se han realizado inversiones por valor de 103.794 millones de pesetas y se han creado 7.350 puestos de trabajo, lo cual implica un volumen de subvenciones de 42.032 millones de pesetas.

En cuanto a la cuarta pregunta de por qué se ha decidido prorrogar las zonas de urgente reindustrialización, tuve ocasión de explicarlo en esta misma Comisión. El problema con el que nos encontrábamos era que las fechas de salida de los excedentes coincidieron prácticamente con la fecha de creación de las zonas de urgente reindustrialización y, por tanto, aquí aparecía un retraso temporal. ¿Por qué? Porque desde el momento en que se abren las zonas de urgente reindustrialización y van acudiendo empresas presentando proyectos, pasan una serie de meses, de forma que, al acabar los 18 primeros meses, se habían ido presentando una serie de proyectos que en lo que tocaba a su fase de ejecución había pasado un corto período de tiempo, y se consideraba necesario y conveniente una prórroga para tener capacidad para captar un número adicional de proyectos industriales, lo cual, por otro lado, nos permitía enlazar con la Ley de incentivos regionales, como forma más permanente de política regional, tanto por motivos de desarrollo regional en general como por razones específicas de actuación en zonas concretas afectadas por industrias en declive. Creo que he respondido a la pregunta formulada en relación con el balance actual de las ZUR.

En quinto lugar, paso a contestar la pregunta sobre qué va a pasar en el futuro con las zonas de urgente reindustrialización. No está prevista la prórroga de las zonas de urgente reindustrialización, sino la aplicación de las nuevas figuras jurídicas previstas por la Ley de incentivos regionales. Concretamente, se entra en el nuevo esquema por el cual cada región tiene un tope máximo de ayuda en función de características de desarrollo regional, de empleo, de renta per cápita, de acuerdo con los criterios que, en general, se aplican en toda Europa, puesto que esto debe ser aprobado previamente por las autoridades de Bruselas; se establece un tope máximo de ayuda región a región. Dentro de ese tope de ayudas, las zonas prioritarias van al máximo tope de ayuda posible, y concretamente en aquellas zonas que se consideren zonas en declive, zonas industrializadas en declive, se acepta una elevación de los topes por consideración a esta situación específica desde el punto de vista industrial, con lo cual la finalización del proceso de las zonas de urgente reindustrialización permite enlazar, digamos, con la nueva figura prevista en la Ley de incentivos regionales, que es la de zona industrializada en declive, que permite, por tanto, mantener actuaciones de signo reindustrializador en este tipo de áreas.

Por último, me pregunta su señoría por el proyecto ZENNER-Turbo-propulsión. Este proyecto ha sido presentado por la empresa ante los órganos gestores, donde fue analizado y elevado al Gobierno para su aprobación.

No se ha tomado una decisión todavía sobre el proyecto en cuestión, fundamentalmente porque la vida y la viabilidad del proyecto dependen de las características que pueda adoptar el proyecto EFA, el avión de combate europeo; es, realmente, la demanda cierta que tiene este proyecto. Había algún otro tipo de posibilidades de demanda que le diera carga de trabajo adicional, pero con un carácter mucho más incierto, y algunos de ellos no son posibles en este momento. Realmente, la viabilidad para los próximos años depende fundamentalmente del papel que podría jugar esta empresa dentro del grupo de motoristas del EFA. Y a este respecto se está pendiente de unas definiciones por parte de los cuatro países asociados en torno al EFA, que tienen pendiente la firma del contrato del EFA. En el momento de dicha firma deberán de quedar claro las inversiones que en algunas partes esenciales del futuro avión de combate vayan a realizarse y, concretamente, decisiones definitivas en materia del motor del avión.

Por tanto, el Ministerio de Defensa en este momento sigue todo el proceso de puesta en marcha del EFA, y en función de esto se despejará alguna incógnita, realmente importante, para decidir si efectivamente este proyecto cuenta con el mercado, cuenta con las posibilidades de asistencia técnica necesaria y, en consecuencia, si el proyecto puede ser considerado como viable.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.
Tiene la palabra el señor Larrinaga.

El señor **LARRINAGA APRAIZ**: Yo reconozco que las preguntas y la información que yo exigía eran excesivamente abundantes para darlas en una Comisión, pero de alguna forma es más difícil responder a mis preguntas sin hacer una mención a los dieciocho meses primeros y al balance de esos primeros meses y, luego, sin poder comparar ZUR a ZUR, zona a zona, cuáles han sido los efectos tanto en el tiempo como en el total de la ejecución que hasta hoy se ha desarrollado.

Así que, francamente, espero que el Ministerio de Industria me proporcione la respuesta, y creo que es un tema con el que tendremos que seguir en ocasiones posteriores.

Por lo que se refiere a la vigencia de las ZUR, estoy de acuerdo con usted en que la Ley de Incentivos Regionales y el futuro reglamento que la desarrolle, de alguna forma compensarán parte de las funciones de las ZUR, pero mi duda es la siguiente. Las ZUR suponen de alguna forma un compromiso firme de la Administración central allí donde existan; compromiso firme quiere decir un compromiso financiero y también quiere decir un compromiso técnico de montaje de una oficina gestora, que es la que de alguna forma promueve y estimula las inversiones industriales. Esas gestoras de zona de industrialización en declive van a acabar materializándose en unas comisiones gestoras que sustituyan a las actuales ZUR. ¿Sí o no? Es decir, la Ley de incentivos regionales quizá nos va a garantizar los techos de solución, pero no sé si nos va a garantizar el compromiso de la Administración central

en materia de subvenciones y si nos va a garantizar el compromiso de la Administración central en materia de gestión.

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Sin perjuicio, insisto, de cualquier tipo de información adicional que desee S. S., y que se le podrá proporcionar por escrito, simplemente aclarar el aspecto del compromiso que pueda suponer diferenciar en materia de zonas de urgente reindustrialización. Las zonas industriales en declive, de declararse, es porque se consideraría que todavía subsiste un problema de reorganización industrial y, en este sentido, allí donde ocurra este fenómeno se propugnaría en su momento la declaración de zona industrializada en declive, lo que implica igual compromiso por parte del Gobierno con respecto a lo que hoy son las zonas de urgente reindustrialización, como no podía ser menos.

En cuanto a la forma de gestión, por un lado atañe a los porcentajes subvencionables que pueden suponer incrementos de los mismos en cuanto a las zonas de urgente reindustrialización en algunos casos. Por otro, en cuanto a los órganos gestores se prevé también una figura similar, una oficina gestora, con la diferencia de que dependería del Gobierno regional respectivo. Es decir, que esa oficina gestora depende del Gobierno regional, que a continuación eleva esos proyectos para ser aprobados por unos grupos de trabajo con presencia del Gobierno regional, para finalmente ser aprobados por el Gobierno, intentándose en todo ese proceso flexibilizar plazos y agilizar los mecanismos de toma de decisión.

Por lo tanto, creo que el esquema no varía sustancialmente, salvo que la Comisión gestora, que hasta ahora era un organismo mixto, 50 por cien Comunidad Autónoma, 50 por cien Gobierno de la Nación, lo varíe. Este cambio favorece la interpretación de la legislación y al proceso de negociación que se ha llevado fundamentalmente por parte del Ministerio de Economía y Hacienda con los responsables de los Gobiernos regionales y a los criterios manifestados en materia de competencia por el Consejo de Estado que ha informado el Reglamento de desarrollo de la ley.

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

— **SOBRE MALESTAR SOCIAL QUE SE APRECIA EN LA ZONA DE SALAMANCA, DONDE SE PREVE QUE SE SITUE LA INSTALACION PARA EL TRATAMIENTO DE LOS MATERIALES RADIATIVOS (FORMULADA POR EL SEÑOR BENITEZ BARRUECO, DEL GRUPO POPULAR)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la siguiente

pregunta, formulada por el Diputado señor Benítez Barrueco, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, relativa al malestar social que se aprecia en la zona de Salamanca, donde se prevé que se sitúe la instalación para el tratamiento de los materiales radiactivos.

Para formular su pregunta, tiene la palabra el señor Benítez, por un tiempo de diez minutos.

El señor **BENITEZ BARRUECO**: Muchas gracias, señor Presidente. Empezaría, señor Ministro, por decir que más vale tarde que nunca, y al final de mi intervención le recordaré unas palabras que usted ha dicho esta mañana, ya que creo que es bueno hacer una pequeña historia, aunque la pregunta ha decaído, gracias a la decisión del Gobierno socialista sobre esta instalación en Aldeadávila.

En el mes de febrero de 1987, la prensa salmantina se hace eco de unas declaraciones en la prensa portuguesa, y de ahí, ya el 30 de marzo, se hace una pregunta por este Diputado —que por eso digo que más vale tarde que nunca—, que se reitera el 22 de septiembre del presente año.

El 16 de octubre, el Consejo de Ministros decide no implantar este laboratorio en Aldeadávila, pero creo que sería muy necesario para la opinión pública en concreto, y para esta propia Cámara, que en este intervalo de diálogo que podamos tener queden clarificadas bastantes de las incógnitas o de las preguntas que la propia sociedad, y de los incumplimientos, creo yo, que esta propia Comisión no ha recibido en base a lo que voy a exponer.

De acuerdo en que esa decisión es aplaudida creo yo por todos, pero con esto creo que no termina el problema. La aprobación que hace el Consejo de Ministros del Plan general de residuos radiactivos, que espero que en su día y dentro de ese Plan Nacional se pueda debatir en esta Cámara después de tiempo ha, yo le diría, con todo el respeto, que lo que en estos momentos, ya gracias a Dios solucionados, los momentos difíciles por los que ha pasado una sociedad en los arribes del Duero, en la zona de la provincia de Zamora, y en definitiva, la inquietud que ha producido a la sociedad española, creo que con esto —parece ser que así los hechos lo demuestran—, su Gobierno y su partido nos han vuelto a repetir la historia, como digo repetida, que parece ser que nos van perdonando la vida. Creo que esto no es bueno en una sociedad en la cual realmente las cosas hay que meditarlas, y creo que es fundamental el que una idea que parecía ser buena luego ha dejado de serla, y eso en su día y en su momento esperemos que usted nos lo aclare.

Lo que creo que no se puede permitir, al menos desde mi punto de vista, son comportamientos como el que protagonizó en su día el señor Luis Calvo Reger. Aparece en Aldeadávila de la Ribera para decirles a sus habitantes que el PSOE de Salamanca, que la Diputación, que todos están de acuerdo en que allí no se ponga el laboratorio de residuos radiactivos, que todos van a dimitir de sus cargos etcétera, pero lo cierto es que todo es pura utopía. Ahí no pasa absolutamente nada y nadie dimite. Hay un proceso, por descontado nada deseado por todos, en que se producen hechos violentos, nos encontramos con una car-

ga de las fuerzas de seguridad, y realmente, señor Ministro, como bien decía Unamuno, la austeridad castellana no está para estos tragos, y nadie en este momento ha dicho todavía lo penoso que resulta para estas gentes y para esta comarca de los arribes del Duero, en definitiva para toda Salamanca, Zamora y otras zonas que apoyaron esta iniciativa, no creo que sea fundamento justificado el que por una mala medida como la que se ha tomado, y al final así se ha demostrado, se produzcan estos hechos.

Lo cierto y verdad es que hay muchas incógnitas que desearía que usted nos pudiera aclarar, porque si esto era un pago de la integración de España en la Comunidad Económica Europea, díganoslo; si, por otra parte, es una más de esas nuevas libertades o de sus progresos, la verdad sea dicha, señor Ministro, nosotros no queremos ni esos progresos ni esas libertades, ni en nuestras aguas, ni en nuestros suelos, porque a usted mismo, y a personas de su partido —personas que hoy están en el Parlamento europeo— habría que recordarles ciertas fotos del «Green pace» sobre esos residuos radiactivos para que pudieran explicarnos un poco aquella filosofía.

Creo que, como se decía esta mañana, no es patrimonio de nadie el tener esperanza, y no es patrimonio de nadie en absoluto defender y representar lo que representamos aquí, que es a todo el pueblo español.

Cuando ustedes se acuerden de verdad de esas zonas pobres de España —de las que se ha hablado esta mañana y ahora esta misma tarde aquí—, que son muchas, por desgracia, yo, sinceramente, les diría que intenten llevarle paz, no la crispación, no los enfados, no enfrentamientos; que se acuerden para llevarles realmente un progreso, pero un progreso con el que coman, con el que vivan y con el que convivan; que se acuerden, también, para llevarles ilusión y esperanza —porque, como he dicho, no es patrimonio de nadie, es de todos— en seguir creyendo, en seguir muriendo, pero en paz. Que haya esperanza porque, repito, no es patrimonio de nadie, sino de todos. Y, por favor, que en estas medidas no pretendan —si es que lo pretendieron— el que se estudie antes y luego se defina, porque la sola definición del proyecto IPES, proyecto de construcción de una instalación piloto experimental subterránea para estudiar la viabilidad de almacenamientos definitivos seguros de residuos radiactivos, de alta actividad y vida larga, nos indica que, de principio, produce lo que pasó, es decir, rechazo, indignación, inquietud, inseguridad en toda la población. Y si hubiera sido viable, ¿qué pasaría? ¿Seríamos el cementerio europeo nuclear?

Pienso que no hay un sólo representante del pueblo español que esté de acuerdo, y si lo está, no pasa nada, que lo diga y aquí paz y después gloria. Por descontado que cada uno debe asumir y decir claramente a lo que está dispuesto.

Otra interrogante es que esta propia Comisión —y aquí tengo el «Diario de Sesiones»— acordó en su día que se diera la información que todo ciudadano debe de recibir. Parto de la base de que, ya de antemano digo que la quinta resolución, punto e), apartados 1, 2, 3 y 4, aprobada en esta Comisión el día 4 de marzo de 1987, se ha incum-

plido al no dar esta información a los ciudadanos españoles. Habiéndose incumplido esta resolución de hecho, ¿cómo se permite por parte del Gobierno que ENRESA siga manifestando que ese laboratorio va a existir? Observo, sin lugar a dudas, que la empresa ENRESA en este tema ha actuado con una prepotencia absoluta, ha actuado de espaldas al Consejo de Seguridad Nuclear, a la vez que lo único que le preocupa, me da la sensación, es seguir enriqueciéndose a costa de los ciudadanos y de la producción energética que sale de Salamanca y de otras muchas provincias. De hecho ahí están los 20.000 millones de pesetas que le corresponden por ese porcentaje del 1,4. No es para reírse que una empresa creada por el INI en 1984 no se sepa qué funciones tiene. El hecho es que ahí está y seguimos dándole de comer. Lo que realmente nos demuestra esta actuación de la empresa es que no era necesario este laboratorio nuclear, y que ENRESA, como he dicho, lo único que pretende es un beneficio que no se sabe a dónde va.

En base a esa resolución de la obligación de informar, que nos digan si la instalación de este laboratorio nuclear en Aldeadávila, fue consecuencia o pago de la entrada de España a la Comunidad o es una iniciativa privada del Partido Socialista en base a la creación de esta empresa. Que nos lo digan y no pasa absolutamente nada. Ahora bien, una vez que ustedes han decidido la no implantación de este laboratorio en Aldeadávila, creo que lo importante sería saber las razones por las cuales han desistido. Y luego, por descontado, saber (porque así lo contempla el proyecto IPES, y no sólo este proyecto, sino que cuando esta Comisión pide al Consejo de Seguridad Nuclear que le dé un informe para esa propia viabilidad, en ese informe que aparece en esta Cámara el 29 de mayo de 1987, se contempla perfectamente lo que al final expondré), una vez tomada esa decisión, ¿dónde va a ir este proyecto? Sí, como se indica en el proyecto IPES, hay provincias o regiones que están perfectamente capacitadas, que tienen unas características y una actividad tectónica y grado de sismicidad muy bajos, y con buenas características geotécnicas, que puedan ubicar parecidos proyectos. Que nos digan dónde va a ir.

Por otra parte, según el proyecto IPES, en la fase primera, 1986 a 1989, había que construir la instalación subterránea. Le pregunto: ¿Se ha hecho dicha instalación? ¿En qué provincia se ha hecho? Porque el proyecto IPES no es una invención nuestra, es de la empresa, y, como tal, en su documento, hoja número 5, se dice que se ha conseguido una importante subvención de la Comunidad Económica Europea de 700 millones de pesetas para realizar en España ensayos del comportamiento de estos residuos en rocas graníticas, para los que, en los tres primeros años, se prevé una inversión de 2.000 millones de pesetas. En este sentido, se prevé la construcción de ese laboratorio que decíamos; instalación que nunca servirá de almacenamiento de residuos radiactivos. Esta ha sido una condición que han puesto los parlamentarios en Bruselas, luego había algo que nosotros no sabíamos.

El señor Ministro de Cultura, Portavoz del Gobierno, el día 17 de octubre manifiesta en «Diario 16» que, sin em-

bargo, el Gobierno español está dispuesto a seguir investigando sobre cuál va a ser el futuro de los residuos radiactivos, no solamente en España, sino en el mundo, y estará en colaboración con los países europeos para seguir investigando sobre estos extremos.

Yo le pregunto a usted, señor Ministro, pero le voy a repetir las declaraciones del señor Solana, por si no las sabe. El dice que ha sido la dificultad para la financiación del proyecto por parte de la Comunidad Económica, y, por tanto, el Gobierno ha desistido de poner en marcha este laboratorio. Queremos saber también qué se ha hecho con esos 700 millones y con los otros 2.000 que estaban previstos en los tres primeros años, y llevamos dos. ¿Cuántos millones se han invertido de estas dos cantidades y en qué provincias? ¿Qué resultados se han obtenido? ¿Cuántos puestos de trabajo se han creado, en qué empresas y en qué provincias? ¿Cuál es el resultado de esos ensayos? Y, finalmente, ¿cuándo se piensa informar a esta Cámara —esperemos que hoy— de dichas actividades y resultados, según acuerdo de la Comisión de Industria, según consta en el Informe del Consejo de Seguridad, presentado, como decía, el día 29, que dice que, en cualquier caso, los resultados y enseñanzas obtenidos con dicho proyecto, serán de aplicación a otros lugares del territorio nacional cuyas características geológicas sean similares para de, entre todos ellos, seleccionar, en su caso, y posiblemente no antes del año 2015, aquel que reúna las mejores condiciones de seguridad para ser propuesto como candidato a almacenamiento definitivo.

Con esto termino, señor Presidente, considerando que esta, digamos, historia felizmente terminada, no produzca ese malestar social a que se refería mi pregunta en otros pueblos, en otras comarcas de España. Si ha de venir lo que sea, dígame, hablese en plata, como se escribe en estas resoluciones de esta propia Comisión, y no nos metan miedo y no nos digan luego le quitamos esto y le perdonamos la vida.

Y, como le había prometido, repito sus palabras de esta mañana, y usted me puede corregir. Las resumo en lo siguiente: «Soy sensible a no crear conflictos sociales». Si esto no lo es, venga Dios y lo vea.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro de Industria y Energía para contestar a la pregunta del señor Diputado.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Quizá con algo menos de literatura, voy a intentar precisar algunas ideas, puesto que me parece que S. S. ha confundido bastantes cosas, como el sentido que tiene el IPES, etcétera.

De acuerdo con la legislación prevista, tanto por las resoluciones aprobadas por la Cámara en el Plan Energético Nacional, como en los Decretos de desarrollo posteriores de este tipo de resoluciones, se preveía que el Gobierno elaboraría un plan de residuos radiactivos a largo plazo. Una vez hecha la opción de que España debería de tener una cierta potencia instalada en materia de energía nuclear, es necesario resolver el problema del tratamien-

to de la segunda fase del ciclo del combustible, es decir, los residuos radiactivos derivados, fundamentalmente, del uso del combustible nuclear, una vez que éste ha sido irradiado.

Para gestionar la segunda fase del ciclo de combustible y para formular una propuesta de plan de residuos radiactivos a largo plazo, que sería aprobado por el Gobierno y, posteriormente, remitido al Parlamento para su discusión, se creó en su día la Empresa Nacional de Residuos, que ha elaborado el primer plan de residuos radiactivos, que, año a año, debe ser sometido a revisión y del que debe informar a esta Cámara periódicamente.

El problema que se plantea a España, al igual que a cualquier otro país del mundo que opte por tener una generación de energía de origen nuclear, es qué hacer con los residuos radiactivos, especialmente con los de alta actividad. Conforme existen soluciones técnicas para los residuos de baja actividad, para los residuos de alta actividad que tienen una vida de duración de milenios, se plantea el problema de qué hacer con ellos. Existe una investigación, en todo el mundo, a nivel básico, sobre qué soluciones técnicas son factibles para el tratamiento de los residuos nucleares de alta actividad.

A este respecto, en Estados Unidos, en la Comunidad Económica Europea, en Suecia, etcétera, hay distintas líneas de investigación, todas ellas a un nivel básico, que estudian distintas alternativas teóricas. Esas alternativas van desde el reciclado del propio combustible a su almacenamiento definitivo, bien en medio líquido, bien en medio sólido, en formaciones geológicas profundas, y entre las hipótesis que se están investigando en el mundo es el almacenamiento en formaciones geológicas profundas estables, debidamente acondicionado el material, lo que permite dar garantías sobre su seguridad a largo plazo.

Evidentemente, cualquier persona, cualquier grupo político que diga que no deben hacerse cementerios para el tratamiento de los residuos de alta actividad, debe ser consecuente y decir no a la energía nuclear. De hecho, así ocurre con muchos grupos que se oponen a la energía nuclear y lo hacen basándose en que el problema de los residuos está todavía tecnológicamente sin resolver. Pero si se opta por el desarrollo de la energía nuclear —y me parece que S. S. representará a un grupo político que apoyó el programa nuclear, no solamente éste, sino el programa nuclear ampliado que preveía el PEN anterior— debe ser consecuente y contemplar que es necesario abordar el tratamiento de dichos residuos.

En este contexto, y dentro de la planificación que hace ENRESA, la propuesta de plan que eleva la Empresa Nacional de Residuos Radiactivos al Gobierno para su posterior aprobación, contemplaba el iniciar una investigación sobre una de las alternativas teóricas que en este momento se barajan, que es el almacenamiento en una formación de tipo granítico.

Del mismo modo, en este momento, hay otros laboratorios en Europa, concretamente en Alemania y Bélgica, que están estudiando otras alternativas. Por ejemplo, las arcillas es una de las alternativas que se está estudiando, las sales es otra y, dentro de un problema general que

afecta a todos los países del mundo, por parte de la Comunidad Económica Europea se veía la necesidad de elaborar una investigación básica sobre el comportamiento, concretamente, de formaciones geológicas de tipo granítico.

La Empresa Nacional de Residuos Radiactivos, en contacto con los organismos comunitarios, propuso que España podía realizar esta investigación, que podía hacer un laboratorio similar al que hay en este momento en Alemania o en Bélgica, pero en vez de estudiar las arcillas o las sales que se están investigando allí, investigar en nuestro caso los granitos.

Se trata de un proyecto de investigación básica, cuyos resultados no se podrían obtener antes del año 2010. Además, esta investigación básica se haría utilizando radioisótopos. Para que S. S. conozca el alcance de estas palabras, de acuerdo con la ley de Seguridad Nuclear, esta instalación tenía el mismo nivel de clasificación en cuanto a riesgos que un hospital. Es decir, un hospital utiliza radioisótopos y este laboratorio iba a utilizar también radioisótopos y nada más.

Como digo, era necesario esperar hasta el año 2010 y, producto de las distintas investigaciones hoy en marcha, se podría concluir si las formaciones graníticas pueden ser una alternativa o no o si, por el contrario, la buena alternativa es una formación de otro tipo o una nueva tecnología de reciclado que pudiera desarrollarse en los próximos años. Por tanto, estamos simplemente a nivel de investigaciones alternativas teóricas a largo plazo.

En consecuencia, toda la campaña que se monta en torno a que detrás de este laboratorio hay un cementerio nuclear, es absolutamente falsa, desde todo punto de vista. Difícilmente se puede decir que va a haber un cementerio cuando ni siquiera se sabe si los granitos pueden ser una alternativa. Se trataba de un proyecto —insisto— de investigación básica de alta tecnología realmente puntero a nivel europeo. Y no para almacenar residuos de Europa, sino de España, con su potencia instalada de 6.500 megavatios, necesita dar una solución, allá por el 2015, a los residuos de alta actividad y hoy, ni España ni ningún otro país, tiene esta solución. Por tanto, parece absolutamente necesario encontrar una solución en España para nuestros residuos. Evidentemente, no es fácil imaginar que nuestros residuos puedan ser aceptados en otros países, del mismo modo que probablemente S. S. consideraría que no deberíamos hacernos cargo de los de otros países.

Por tanto, la seriedad y el rigor exigen investigar, en la medida de lo posible, puesto que esto suponía dar empleo, participar en una línea de investigación, pero, al mismo tiempo, participar, a través de nuestros técnicos, en esos otros laboratorios y centros de investigación que existen en Europa, así como en centros de investigación americanos.

¿Qué ha ocurrido? Este proyecto fue elaborado por ENRESA e incluido en su propuesta de plan de residuos radiactivos, pero en el momento de ser analizado por el Gobierno se comprobó que una de las hipótesis fundamentales, que era que este proyecto iba a ser financiado, en

gran parte, por fondos comunitarios, dado el interés común que tenía avanzar en esta línea de investigación, se había perdido. Concretamente no se veía la posibilidad de obtener esta financiación comunitaria. Financiación para la inversión e importante financiación, posteriormente, para el funcionamiento de un laboratorio costoso, como cualquier cosa que implique este grado de tecnología y de investigación avanzada.

En consecuencia, al constatar que no existía esta posibilidad de financiación comunitaria, el Gobierno decidió aprobar el Plan Nacional de Residuos Radiactivos sin aprobar el proyecto del IPES previsto en la propuesta elevada por ENRESA. Este plan será remitido en breves días, si no lo ha sido ya, al Parlamento, tal y como establece la legislación en vigor.

Ha dicho S. S. algunas cosas que me gustaría tratar directamente. Una de ellas son los beneficios de ENRESA. Detrás de todo el planteamiento que aprobó el Plan Energético Nacional y que, por tanto, fue desarrollado por dos decretos posteriores, se establece el principio de que el generador de los residuos debe de pagar el coste de la generación de estos residuos. Por tanto, los hospitales deben de pagar el coste de la generación de cierto tipo de residuos radiactivos, y deben hacer lo mismo cualquier tipo de instalación que utilice elementos nucleares, así como las centrales nucleares. Detrás del coste efectivo de generación de un kilovatio-hora de origen nuclear está, no solamente el coste de la inversión, el del combustible, el de la operación, el coste, en definitiva de la explotación de esa central, sino también el coste posterior de desmantelamiento de la central y de tratamiento de los residuos radiactivos.

En consecuencia, lo que se establece es algo así como un fondo de seguro. Durante la vida de una central nuclear el kilovatio que genera se ve cargado por un determinado coeficiente que permite la recaudación del dinero necesario para el posterior tratamiento de los residuos, que va mucho más allá del propio período de vida de la central. Por ejemplo, el desmantelamiento de una central cuesta dinero. Parece lógico que ese dinero se recaude vía la generación del kilovatio de esa central para, una vez acabado el período de vida útil de la misma, poder proceder al desmantelamiento de la central. Esto funciona, por tanto, como un auténtico fondo, como un seguro con el que se van a cubrir todos los costes, para que dentro de unos años no haya que recurrir a un impuesto para pagar el coste generado por el tratamiento de unos residuos derivados de ciertas actividades sociales o económicas realizadas por distintos entes públicos o privados.

ENRESA, por tanto, no es más que una empresa que gestiona técnicamente tanto el fondo como las operaciones técnicas de manipulación de estos residuos, con lo que está lejos, por tanto, de tratarse de una actividad mercantil —digamos— con la cual se intenta sacar un determinado beneficio. El 1,4 por cien al que se refería S. S. es la mejor estimación disponible en este momento de cuánto puede costar la totalidad del programa de tratamiento de los residuos. Se espera recaudar el total de esos fondos a través de un recargo en la tarifa, que concretamente, en estos momentos, es del 1,4.

Me pregunta si se ha hecho la instalación subterránea. No se ha hecho. Era un proyecto que dependía de la financiación, y en la medida en que no ha habido financiación no se ha hecho el proyecto. ¿A dónde va a ir el proyecto? Si no hay financiación, no se hará el proyecto. Ello quiere decir que habremos perdido una buena oportunidad de tener un centro de investigación de alta tecnología, el cual hubiera permitido que en España supiéramos tanto como los que más saben en este momento en el mundo sobre este tipo de problemática, con un riesgo nulo desde el punto de vista de seguridad nuclear. Sin embargo, qué duda cabe que a largo plazo, allá por los años 2010 ó 2015, España tendrá, como todos los demás países europeos, que dar una solución al problema de los residuos de alta actividad, salvo que S. S. sea partidario del «no nuclear», es decir, de la no alternativa nuclear, en cuyo caso entiendo que defiende que no debe haber almacenamiento de residuos radiactivos. Si hay energía nuclear, algo habrá que hacer, primero, con el desmantelamiento de las centrales y, posteriormente, con el tratamiento, por ejemplo, de los combustibles irradiados.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Benítez. Le ruego que sea lo más breve posible.

El señor **BENITEZ BARRUECO**: Señor Ministro, le agradezco todo lo que ha dicho y, sobre todo, la definición final, pero, vuelvo a repetir —perdóneme—, que el señor Solana dice que hay que seguir en el tema.

Pero vamos a ver si ponemos en claro dos puntos, intentando evitar hacer aquí ningún tipo de manifestación de foto o de cosa por el estilo.

Ni este Diputado ni este Grupo —que quede bien claro— hemos dicho nunca «no nuclear», pero alguno de los Geen Peace sí salía en las fotos diciendo: «no nuclear, no residuos». Otros Diputados —quizá lo tienen prohibido— a lo mejor dicen sí, aunque no quieren la energía nuclear. Por eso le he dicho antes que su Gobierno y su Grupo digan definitivamente que sí quieren la energía nuclear. Nosotros hemos dicho sí; lo hemos aprobado aquí, igual que ustedes, cuando se debatió el Plan Energético nacional, y yo, personalmente, vuelvo a repetir, sí. Pero no equivoque las cosas, no sería bueno.

En realidad, los consecuentes tendrían que ser ustedes porque tienen ahora la responsabilidad de Gobierno. Hace bien pocos años no decían lo mismo, y le puedo traer todos los «dossiers» que usted quiera con las fotos de los Diputados, uno por uno, del Partido Socialista, que en esta Cámara se han sentado. Por tanto, sean consecuentes ustedes y después hablamos todo lo que usted quiera.

Respecto a qué hay que hacer con los residuos de alta actividad, por descontado, bendita la hora en que se investigue para evitar cualquier tipo de problemas. Desde luego, no nos negamos a que cualquier ciudadano, cualquier ingeniero, aprenda mucho, llegue a catedrático y siga investigando. Por descontado que estamos a favor de que los catedráticos lleguen arriba, que actúen auténticos profesionales para que no hagamos lo que hasta ahora se pretende hacer.

Respecto a ese 1,4 por ciento, las discrepancias pueden ser muchas. Creo que los 20.000 millones para el desmantelamiento teniendo que esperar desde 1984 hasta, como dice usted, el año 2015, en que habrá que tomar una decisión definitiva por parte de todos, me imagino que puede suponer una cifra irrisoria respecto a lo que se está recaudando.

Por otra parte, como digo, me alegro de sus contestaciones. Le doy las gracias y espero y deseo, en nombre del pueblo español, que el Gobierno socialista no produzca estos nuevos «riaños», estos nuevos «saguntos», estos nuevos conflictos sociales para así entendernos. Que no utilicemos la demagogia cuando nos interese, porque estos temas, como cualquier otro sobre la seguridad de la vida de una persona son más importantes que todo lo demás. Yo sé que ustedes en ciertos temas no comparten nuestra opinión pero espero que algún día sí la compartan.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Señoría, este Gobierno, en la legislatura anterior, sometió al Parlamento, y su Grupo Parlamentario lo apoyó, un Plan Energético Nacional que contemplaba una determinada potencia de energía nuclear, y al mismo tiempo aprobó una moratoria nuclear, contra la opinión de su Grupo, la moratoria nuclear más importante que se ha aprobado en Europa en materia de energía nuclear.

En segundo lugar, el Partido Socialista, hasta donde me alcanza la memoria, nunca ha estado en contra de la energía nuclear, y le invito a usted a que me dé algún tipo de resolución de algún congreso del Partido en contra de la energía nuclear. Le invito a usted a ello. Llevo bastantes años en el Partido colaborando en las áreas energéticas e industrial y no recuerdo que el Partido haya hecho nunca este tipo de condena de la energía nuclear.

En tercer lugar, creo que en esto el Gobierno ha intentado siempre dar el máximo de información. Hay quienes quizás intentan aprovechar la ignorancia, el miedo, el desconocimiento, para que a río revuelto..., ya se sabe lo que ocurre.

En cualquier caso, usted empezó su intervención diciendo que no le perdonáramos la vida. Yo le pido a usted lo mismo, aunque probablemente no lo necesite, porque como en mi cabeza nunca ha cabido la pena de muerte, tampoco necesito pedir que me perdonen la vida. (El señor Benítez Barrueco pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Benítez, está agotado el trámite.

El señor **BENITEZ BARRUECO**: Creo que hay un trámite que se refiere a que la claridad es vital.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Para qué quiere pedir la palabra?

El señor **BENITEZ BARRUECO**: Para que los temas queden claros...

El señor **PRESIDENTE**: No inicie la intervención. Dígame para qué pide la palabra.

El señor **BENITEZ BARRUECO**: Unica y exclusivamente para añadir que yo no he dicho que en las manifestaciones el Partido Socialista...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Benítez, atienda las indicaciones de la Presidencia.

¿Quiere pedir la palabra para alguna aclaración concreta? Si es así, indique al Presidente concretamente para qué, porque ya hemos consumido los dos turnos.

El señor **BENITEZ BARRUECO**: Por un lado, por el tema del Green Peace y también por otros...

El señor **PRESIDENTE**: Si es para referirse a algunas alusiones del señor Ministro, tiene la palabra por un minuto.

El señor **BENITEZ BARRUECO**: Primera premisa. Señor Ministro, ni el que le habla ni este Grupo han estado ni estarán en favor de la pena de muerte. Pero se da una circunstancia: mi profesión es la de médico; no estoy educado para matar. Ni apruebo el aborto ni apruebo la eutanasia. Estoy a favor de la vida, de la de usted y de la de todos.

El otro punto, señor Presidente, se refiere a que cuando los residuos radiactivos iban a la fosa atlántica, Diputados de su Grupo, señor Ministro, estaban en las fotos, se lo vuelvo a repetir. Si quiere, se las enseño.

El señor **PRESIDENTE**: Si el señor Ministro desea hacer alguna manifestación puede hacerla, aunque estamos ya fuera de la cuestión.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): No, muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro, por su presencia.

— **PROBLEMATICA DEL SECTOR NAVAL EN CUANTO AL MANTENIMIENTO O CIERRE DE ASTILLEROS Y CREACION DE EMPLEO EN CADA UNA DE LAS ZONAS DEL SECTOR (DEL SEÑOR GARCIA FONSECA, GRUPO MIXTO-AG. IU)**

El señor **PRESIDENTE**: En cuanto a la última pregunta relativa a la problemática del sector naval, el señor García Fonseca nos ha manifestado que considera que su contenido ha sido subsumido en el debate sobre la industria en Galicia, por lo que la da por retirada.

En consecuencia, suspendemos la sesión durante dos minutos.

Se suspende la sesión.

COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DE LAS COMPAÑIAS IBERIA Y AVIACO, PARA INFORMAR SOBRE LOS PROBLEMAS ECONOMICOS Y COMERCIALES QUE AFECTAN A LA CITADA COMPAÑIA (A SOLICITUD DE LA AGRUPACION PDP-GRUPO MIXTO)

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión. Pasamos al siguiente punto para el orden del día: comparecencia del Presidente de las Compañías Iberia y Aviaco, para informar sobre los problemas económicos y comerciales que afectan a las citadas Compañías.

Ha sido solicitada por la Agrupación PDP, del Grupo Mixto.

En primer lugar, damos las gracias al señor Andreu, Presidente de Iberia y Aviaco, por su comparecencia en esta Comisión y, a la vez, le pedimos excusas por el retraso en el llamamiento para dicha comparecencia, plenamente justificado por la extensión del debate con el señor Ministro de Industria y Energía.

Le damos la bienvenida y le vamos a dar la palabra para que, de acuerdo con el Reglamento, intervenga para cumplimentar la información solicitada por la Agrupación proponente.

Tiene usted la palabra, señor Andreu. (Pausa.)

Repito que el texto de la comparecencia es informar sobre los problemas económicos y comerciales que afectan a su Compañía. (El señor Casals Thomas pide la palabra.)

El señor Casals tiene la palabra.

El señor **CASALS THOMAS**: Perdón, señor Presidente, pienso que debo intervenir yo...

El señor **PRESIDENTE**: Pues piensa mal, señor Casals.

La solicitud de comparecencia —y es un error de concepto, como se decía cuando yo era estudiante, en el que SS. SS. a veces incurren, lógicamente, como todos— es un trámite distinto de la pregunta y la interpelación. La solicitud de comparecencia es una sesión informativa, en la cual la autoridad cuya comparecencia ha sido solicitada interviene en primer lugar.

Señor Andreu, debe intervenir literalmente sobre el contenido que ha sido puesto por la Agrupación del PDP, es decir, para informar sobre los problemas económicos y comerciales que afectan a estas empresas.

Tiene usted la palabra. (Rumores.)

Ruego silencio a SS. SS., por favor, si no, no se puede desarrollar la sesión.

El señor **PRESIDENTE DE LAS COMPAÑIAS IBERIA Y AVIACO** (Andreu Muste): Pediría la precisión de si se trata del ejercicio actual, del ejercicio de 1986, o es genérico.

El señor **PRESIDENTE**: La perplejidad del compareciente me da ocasión para hacer un comentario a SS. SS. que es pertinente y que puede ser de validez general.

Efectivamente, en la solicitud de comparecencia pedida por el PDP, probablemente porque el señor Casals pensaba que el trámite reglamentario era de distinta forma, no se especifica el contenido exacto de la pregunta, sino que se reitera prácticamente la formulación que responde al titular de la solicitud de comparecencia.

Esto por desgracia es así. En bastantes solicitudes de comparecencia no se abunda en los extremos que debe contener la solicitud de comparecencia, con lo cual se hace difícil para la autoridad que comparece conocer el alcance exacto de lo que se le propone.

La Presidencia no puede interpretar lo que un Grupo en concreto solicita a la persona que comparece. En ese caso, señor Andreu, su primera intervención...

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Señor Presidente, si me lo permite, en nombre de la Agrupación, la comparecencia es nada más y nada menos que para informar sobre los problemas económicos y comerciales que afectan a la citada Compañía. Si desde unas pérdidas tan notables a unos beneficios tan pingües...

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, le retiro la palabra inmediatamente. No haga usted ninguna alusión al contenido de la comparecencia.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Si usted me lo permite, yo le protesto a usted por retirarme la palabra, porque estoy oyendo aquí decir —y quiero que conste en el «Diario de Sesiones»— que no se especifica el contenido de la comparecencia, y es clarísimo.

El señor **PRESIDENTE**: Lo que ha dicho el Presidente es que no se especifica el alcance exacto y, señor Diputado, si S. S. analiza el texto que debe acompañar a la solicitud de la comparecencia, no el título de la comparecencia, sino el texto presentado por su Grupo, podrá comprobar que dicho texto apenas amplía —me parece— el título de la comparecencia. Este Presidente exhorta a SS. SS. a que, cuando se presente una solicitud de comparecencia o una proposición de ley o no de ley, o una interpelación, se especifique más el alcance. Creo que no merece la pena discutir más.

Vamos a darle la palabra al señor Andreu. (El señor **Trillo y López-Mancisidor pide la palabra**.) Tiene la palabra, señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Por intentar hacer más fácil este trámite, señor Presidente, ¡libre me Dios de dar una sugerencia a la Presidencia!, pero tómela como quiera. Y dado que no está clara la solicitud de comparecencia, pero que había una cierta intencionalidad por parte del solicitante de la comparecencia en intervenir primero, a lo mejor sería bueno que casi se convirtiera en pregunta. Por nuestro Grupo no hay ningún inconveniente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, le agradezco su sugerencia, que es constructiva. No estamos en este momento en condiciones de incumplir el Reglamento; la solución es mucho más sencilla. El señor Andreu hará la exposición inicial en los términos que pueda y, luego el señor Casals, en su intervención, puede precisar el alcance exacto de su propuesta.

Tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **PRESIDENTE DE LAS COMPAÑÍAS DE IBERIA Y AVIACO** (Andreu Muste): Voy a agrupar porque, si he entendido bien, y creo que tenemos que ser constructivos, lo que se pedía es cómo hemos pasado de pérdidas a beneficios. Voy a intentar hacer un examen porque es muy difícil en una compañía tan compleja como es Iberia explicarlo, pero voy a intentarlo. Quedarán lagunas, pero estoy dispuesto a contestarlas a SS. SS.

Efectivamente, la compañía, en 1985, tuvo unas pérdidas de alrededor de 11.000 millones de pesetas. El año pasado se equilibró; tuvimos unos beneficios de 800 millones de pesetas, lo cual quiere decir equilibrio en una compañía que el año pasado tuvo más de 280.000 millones de cifra de negocio.

Además, tengo que añadir que este año —tengo que repetirlo porque mi última comparecencia es de hace un mes en la Comisión de Presupuestos y ya ha transcurrido todo un mes— no solamente los beneficios van a ser de 10.000 millones de pesetas, sino que, así como dije que era significativo más de 10.000 millones los beneficios de este año, voy a añadir un matiz, voy a duplicar la palabra «significado» y voy a decir que van a ser doblemente significativos los beneficios superiores a 10.000 millones de pesetas.

¿Por qué Iberia ha pasado de una situación de pérdidas a una situación de beneficios? Aquí hay unos factores que están claros, que son unos factores de coste, unos factores puramente exógenos, debidos a una baja generalizada del queroseno, que es lo que utilizamos, del barril de petróleo, y, claro está, del queroseno en todo el mundo. Aquí tengo que poner un matiz, que es que todavía en España pagamos el queroseno mucho más caro que en el extranjero —me estoy refiriendo al queroseno doméstico— puesto que tenemos que comprar a CAMPSA o a CEP-SA, y puedo dar una cifra clarísima. Estamos pagando mucho más caro el queroseno a CAMPSA y a CEP-SA. Creo que esto en un futuro no muy lejano se va a solucionar, pero estamos pagándolo.

Segundo. Aparte del queroseno, durante el año 1986, hemos tenido también la bajada del dólar. Desgraciadamente, hoy la bajada del dólar ya empieza a ser peligrosa para Iberia. Quiero recordar a SS. SS. que casi un 30 por ciento de nuestras ventas se hacen en dólares, luego la bajada del dólar, como todo buen exportador, sabe que les afecta. Estos son factores exógenos.

¿Cuáles son los factores que podríamos llamar empresariales-gereenciales? Antes de entrar en esto, sí me gustaría decir a SS. SS. que nada cambia por un hombre; esto es un equipo, esto es mucha gente que ya trabajaba en Iberia y mucha gente nueva; es decir, los milagros nunca los

hace una persona; los beneficios o las mejoras las hace siempre un equipo. Desde el punto de vista gerencial, ¿por qué ha mejorado la compañía? No quisiera entrar en tecnicismos, voy a procurar ser lo más claro, aunque en algunos momentos haga una caricatura.

Lo más importante de una compañía aérea es ajustar oferta y demanda, porque lo más fácil que le puede suceder a una compañía aérea es tener sobrecapacidad, es decir, que la oferta sea superior a la demanda. Aquí tengo que decir, ¿por qué es tan vulnerable esto en una compañía aérea? Sus señorías lo entenderán, simplemente porque el 60 por ciento de nuestros costes son costes fijos; un avión en el suelo es un avión que le está costando a la compañía un 60 por ciento de coste fijo y sólo un 40 por ciento de coste variable. Entonces, lo primero que hemos intentado hacer con cierto éxito en Iberia es precisamente ajustar oferta y demanda, lo que nos ha permitido entre otras cosas aumentar de manera significativa el coeficiente de ocupación de Iberia. Les diré a SS. SS. que a final de octubre, que son los últimos datos que tengo, el coeficiente de ocupación de Iberia está alrededor del 72 por ciento, lo que quiere decir que estamos en un coeficiente de ocupación entre seis y diez puntos por encima de las compañías del mismo volumen que Iberia. Cuando hablo de compañías del mismo volumen de Iberia me estoy refiriendo a Air France, a Lufthansa y a British Airways, porque les quiero recordar a SS. SS. que somos la tercera empresa de Europa, la primera es British Airways, la segunda es Lufthansa, la tercera es Iberia y la cuarta es Air France.

Este año vamos a transportar dos millones de pasajeros más que la compañía Air France. Si hago estas comparaciones es para que vean cuál es el volumen de Iberia.

La primera acción empresarial que tomamos es ajustar la oferta y la demanda. ¿Cómo se hace? Desgraciadamente —esto es un tema muy complicado— se hace por ordenador, por una cosa que en la jerga de la aviación se llama «yield-management», que es ofrecer el mejor «mix» tarifario en cuanto a la compañía en el espacio de un avión que tenemos que vender. Aquí quiero recordar a SS. SS. también que, en una compañía aérea, un asiento vacío después del despegue es un producto absolutamente podrido, es decir, es un producto perecedero. Nosotros no podemos almacenar, no podemos meter en un frigorífico, un asiento vacío; en el momento que despegue un avión es un producto perdido.

Entonces, nosotros y todas las compañías lo que han hecho con inteligencia artificial y con ordenadores es hacer un programa, programa complicado, programa difícil, que es precisamente optimizar el espacio que uno pone a la venta. Este es uno de los problemas.

Fíjense SS. SS. en la trascendencia que tiene esto, puesto que no solamente repercute en los costes fijos, de los que estaba hablando, sino también en los variables. Hasta finales de octubre llevamos ahorrado, por comparación con el año pasado, casi 67 millones de litros de queroseno. Esto representa un ahorro significativo. Si ponemos el litro a 22 pesetas de coste, hagan ustedes mismos la operación.

Pero ajustar la oferta y la demanda requiere siempre tener mercados alternativos, porque si para Iberia cae el mercado de Argentina, por ejemplo, para que no exista sobrecapacidad sobre la Argentina, nuestro equipo tiene que tener otros mercados donde colocar este avión.

Nos encontramos en Iberia con que los mercados de largo recorrido estaban muy concentrados en América del Sur, en Hispanoamérica, zona muy importante pero, como saben SS. SS., comprende a países de economías débiles, de economías erráticas, de dientes de sierra. Nosotros teníamos que compensar este mercado, que sigue siendo muy bueno para Iberia, con otros más estables, más ricos. Lo primero que se propuso este equipo fue encontrar estos mercados. Por eso se abrió la línea Japón, país mucho más estable, y también se abrió la línea directa a Los Angeles, puesto que antes sólo teníamos dos entradas en Estados Unidos, que eran Nueva York y Miami. Todas las compañías aéreas saben que el mercado de Nueva York es un mercado prostituido, donde van todas las compañías, la competencia es feroz y ganar dinero es difícil. Teníamos sólo Nueva York y Miami, aunque esta línea es muy estacional, y necesitábamos otros puntos. Esto en cuanto a largo recorrido.

Ahora voy a decir una cosa que no tiene absolutamente nada de genial, que es el huevo de Colón. Tenemos delegados en toda Europa que son gente muy importante, ya que el delegado de Londres vende 20.000 millones de pesetas y el de París 15.000, pero, ¿qué pasaba? Les asignábamos una cuota, les tensionábamos, como se dice en la jerga empresarial, en una cuota fija. Al señor de Londres le decíamos: este año tienen que hacer 18.000 millones de pesetas. Pero entonces este señor tenía la tentación —es un buen señor, pero la facilidad nos gusta a todos— de decir: sí, yo voy a hacer los 18.000 millones de pesetas, pero necesito que la oferta, el número de asientos crezca. Hemos hecho justamente lo contrario: hemos ajustado bien oferta y demanda, en algunos casos hemos reducido la oferta, menos asientos, pero le hemos dicho: tienes que seguir la cuota que te hemos marcado. Si tiene que seguir la cuota y le ponemos menos asientos sólo tiene que hacer una cosa: mejorar el «mix» tarifario. Cuando digo «mix» tarifario quiero decir que una compañía aérea en este momento tiene que tener alrededor de 57 tarifas sobre Londres.

Le pedimos que mejore el «mix» tarifario —¡cuidado, eso no quiere decir aumentar las tarifas!—, quiere decir que hay tarifas que van desde el «loose-peak», que son muy baratas. Este es uno de los resultados de esos tan extraordinarios que no solamente hemos aumentado el coeficiente de ocupación, sino que hemos aumentado los «yield». Los «yield» son: peseta, pasajero, kilómetro transportado. Fíjense que hemos aumentado el coeficiente de ocupación aumentando el «mix» tarifario.

Este es, entre otros, un factor que nos ha permitido avanzar este año, aparte de los factores exógenos, de los que he hablado antes, y cuando el dólar este año no es tan bueno y el queroseno en el primer semestre de este año fue más bajo que el del año pasado; concretamente, desde el mes de junio hasta octubre el queroseno era supe-

rior al del año pasado, aunque ahora vuelve a bajar.

No quiero extenderme, prefiero que me hagan preguntas, pero he querido dar una pincelada general. Sólo me gustaría decir una cosa. En Iberia y en cualquier compañía aérea hay que ser triunfalista. Son compañías extraordinariamente vulnerables y compañías de dientes de sierra. Aquí me voy a permitir decir una cosa, porque lo han declarado públicamente sus presidentes: que en un año en que Iberia va a ganar significativamente más de 10.000 millones de pesetas, el señor Presidente de Swisair ya ha declarado que ellos van a perder dinero, el señor Presidente de KLM ha declarado ya públicamente que su compañía va a reducir sus beneficios en un 17 por ciento, y otras compañías, Lufthansa, por ejemplo, han perdido 39 millones de dólares el año pasado. Es decir, hay unas compañías que funcionan, pero las que son de nuestro volumen no están tan bien. Ya no hablo de las compañías americanas, en las que no me gustaría entrar, porque sus pérdidas hace muchos años son repetitivas anualmente.

No quiero dar las cifras de fin de año porque aún tenemos que cerrar, pero les puedo decir que los beneficios serán significativamente superiores a los 10.000 millones de pesetas. Además, vamos a dedicar una parte de beneficios extra —no de ésos— a limpiar totalmente las diferencias de cambios.

En Iberia, como en muchas empresas, las diferencias de cambio se amortizaban en cinco años. Este año es muy probable que la totalidad de diferencias de cambio pasen a la cuenta de resultados de Iberia de este año, y después de esto vamos a dar unos beneficios significativamente mayores de 10.000 millones de pesetas. Dicho de otro modo, el «cash-flow» de este año será también significativamente superior a los 30.000 millones de pesetas.

Para acabar, para hacerles ver lo saneada que está la empresa, les diré que nuestro endeudamiento a largo plazo, a finales de año, será ligeramente inferior a los 50.000 millones de pesetas. Es decir, que el «cash-flow», o los recursos generados en el año, serán superiores al 80 por ciento del endeudamiento total.

En cuanto al endeudamiento a corto plazo, todas las pólizas están a cero y en estos momentos tenemos una tesorería sobrante significativa que conservaremos a final de año.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Casals, por diez minutos.

El señor **CASALS THOMAS**: Permítame una explicación que tiene el sentido de una disculpa. Este Diputado, como usted sabe, es nuevo en esta Cámara y desconoce muchas veces las fórmulas.

Yo solicité la presencia del Presidente de Iberia y Aviac, inmediatamente después de su comparecencia en la Comisión de Presupuestos. A mi juicio —que es un juicio subjetivo, naturalmente—, allí habían ocurrido dos cosas: La primera, que en dicha Comisión somos todos esclavos de la dictadura del tiempo; la Presidencia también —lo comprendo— cuando nos da dos minutos, cinco, y no nos

deja la réplica; y la segunda, que cuando hacemos una pregunta que tiene algún derivado del tema presupuestario se nos advierte en seguida diciéndonos: ¿sabía usted que estamos en la Comisión de Presupuestos y no en la Comisión de Industria y Servicios?

Por ello, la idea que tiene el preguntante no tiene una respuesta adecuada, y cuando quiere pedir una aclaración se lo impide el Reglamento, siendo el Presidente quien lo interpreta.

Aparecían en aquel momento en la prensa manifestaciones del Presidente de Iberia y de otras autoridades, en el sentido del desarrollo muy favorable del año 1987. Yo creía, y sigo creyendo, que la Comisión es un buen lugar para recibir esta información y no tenerla que conocer los Diputados a través de la prensa.

Dicho esto, que tiene, repito, el sentido de una disculpa, quiero acto seguido dirigirme al Presidente de Iberia y de AVIACO para agradecerle su presencia, lamentando mucho que en tan corto espacio de tiempo haya tenido que comparecer dos veces para continuar y ampliar —no diré el diálogo, porque no lo hubo— el monólogo, que es lo que fue de alguna manera, que hubo en la Comisión de Presupuestos.

Yo tengo los datos del año 1985/86 y el balance intercalado del año 1984/85. Nosotros no somos aquí los Diputados auditores de la Compañía, somos simplemente hombres capaces y necesarios para hacer una valoración política, y quizá sea nuestra función. Por otro lado, quiero dejar bien claro, para que no quepa ninguna duda, que no soy ningún adversario de Iberia, más bien todo lo contrario, soy amigo de Iberia, colaborador asiduo de AVIACO, utilizo con mucha frecuencia sus servicios, no ahora que soy Diputado, sino durante toda mi vida. Los triunfos de Iberia son triunfos personales. Estoy en el sector turístico, cuando nos va bien a nosotros les va bien a ustedes y viceversa, tenemos problemas muy parecidos y somos, en definitiva, ciudadanos de un país que se llama España y, por tanto, cualquier triunfo que tengamos en cualquier parte es un triunfo personal, que sentimos como propio. De la misma manera que, cuando no es así, también lo sentimos.

Dicho esto, voy a entrar en materia. Como usted es empresario también, a mí me gustaría, para racionalizar la discusión, para entendernos, si el señor Presidente nos lo permite y hasta donde nos lo permita, plantear los temas desde un punto de vista empresarial. Usted y yo sabemos lo que es una empresa: un centro de trabajo que produce bienes y servicios en beneficio de la comunidad. Al hacerlo, tiene que tener unos resultados que nosotros llamamos valor económico añadido, y esto tiene que servir para varias cosas: para pagar el personal, los beneficios, el capital, la tecnología y para hacer un acopio de fondos de amortización que permita a la compañía, la que sea, sobrevivir en el tiempo. Supongo que usted estará de acuerdo con esta definición, que yo creo que es clásica y a ella me remito.

Entonces, y siguiendo el mismo orden, empecemos a hablar del capital. El capital de la compañía Iberia, durante los años pasados, ha sido un flan, en el sentido de

que sube y baja, porque ha dependido fundamentalmente de unos fondos de capitalización que le ha dado, a cambio de unas acciones, el INI. Usted sostiene con cierto énfasis, y a veces lo subraya, que usted no recibe ni una peseta de subvención. Que yo sepa nadie ha dicho que usted recibiera subvención, yo al menos no lo he dicho nunca. Lo que yo digo es que la compañía, no usted, ha recibido fondos, y antes de que usted llegara. Ha recibido, en virtud de unos acuerdos, 90.000 millones de pesetas durante tres años, que han servido de alguna manera para corregir la debilidad financiera que usted el año pasado aseguró que existía. Claro que era débil, lo dicen las cifras, no lo digo yo, sino los balances. Se los proporciona el INI. ¿A cambio de qué? A cambio de un número de acciones. ¿Cómo? A cambio de un precio y de una prima de emisión. Cuando hay pérdidas acumuladas de 42.000 millones de pesetas, de 35.000 millones, según los años, hacer primas de emisiones creo que es muy discutible, pero yo entiendo que se deben hacer estos acuerdos, y acepto perfectamente y aplaudo que a través del INI la compañía se haya capitalizado, porque, si no, estaría en quiebra.

En virtud de estos aportes de capital, de los cuales usted ha asegurado que 67.000 millones de pesetas de los 90.000 habrían sido para enjugar pérdidas acumuladas, que quedaba solamente dinero fresco por valor de 23.000 millones de pesetas, la compañía ha podido sobrevivir. A mí me es exactamente igual que usted reciba el dinero del INI, cuando el INI lo recibe del Estado. ¿Qué diferencia hay a efectos presupuestarios, aparte de que las compañías Iberia y AVIACO son públicas, y de ahí su comparecencia ante esta Comisión? Nos es indiferente, ustedes han recibido dinero del Estado a través del INI y a través de acciones. Yo no he dicho nunca que sea una subvención. Repito que me parece bien, es una compañía de bandera, que lleva el nombre del país, que además presta unos servicios. Cuando el valor económico añadido, que yo citaba antes, y al cual usted asentía, no es suficiente, hay otro tipo de beneficios de carácter social que se tienen que atender, es decir, que no todo puede ser beneficios. España tiene que mantener unos servicios por prestigio, por muchas cosas que no podemos abandonar, y en consecuencia el nombre de España nos debe costar a los españoles un dinero. Se trata, por otro lado, de una compañía mercantil, que tendría que operar en las mejores condiciones.

Dicho esto, quiero felicitarle a usted de antemano. Si usted ha sido capaz —y evidentemente lo ha sido— de modificar la marcha de una compañía que tenía pérdidas ostensibles, enormes, sustituyéndolas por beneficios, yo pienso que es una buena gestión, y globalmente así se debe entender, así lo digo yo y por eso le felicito. Yo no creo, como usted dice humildemente, que una compañía es todo un equipo. Evidentemente es todo un equipo, pero un equipo tiene un dirigente, y el dirigente es usted. Si la compañía y el equipo lo hubiesen hecho mal, nosotros no iríamos a buscar a la compañía ni al equipo, sino a usted. Luego lo lógico es que, si usted lo ha hecho bien, nosotros personalicemos en usted la felicitación y todo lo

que haga falta. Para bien o para mal, usted dirige la compañía y todos sus elementos.

He hablado del capital, para subrayar, y repito únicamente, que contra lo que usted dice y subraya de que no ha recibido subvención —estamos todos de acuerdo—, matizo en el sentido de que usted ha recibido dinero del Estado a través del INI —usted no, la compañía—, antes que usted y durante el último ejercicio del año 1986, motivo por el cual usted está aquí ahora.

No le voy a citar las cifras, porque las conoce mejor que yo. Yo digo: el capital de la compañía es un flan, porque sube y baja como un termómetro, según haga frío o calor, y esto, dicho en términos literales, cuando hace calor el capital mejora y cuando hace frío tiene usted menos clientes.

Pasamos de 58.000 millones el año 1985 a este famoso —permítame que se lo diga muy cordialmente— balance intercalado de noviembre y diciembre de 1984/85, que arroja una pérdida de casi 6.000 millones de pesetas, de los cuales usted en diferentes comparecencias nunca nos habló, lo tuvimos que conocer por la prensa, aunque después lo hemos conocido por su propio balance. Hace que las pérdidas de catorce meses, no de doce, en lugar de ser 9.000 millones de pesetas, fueran 16.000 o algo más. Me parece que es mucho mejor aclarar los términos y decir la verdad tal cual es, no hay ninguna necesidad de enmascarar las cifras.

Llegamos al año 1986, en el que, después de corregir y recibir los 30.000 millones de pesetas, usted tiene un capital de 71.000 millones de pesetas, que comprenden, entre otras cosas, unas pérdidas acumuladas, por lo que serían 42.000 millones de pesetas más si no hubiese estas pérdidas, según el último balance que conocemos, que ahora se reducirá en virtud de los beneficios de más de 10.000 millones de pesetas, y a lo mejor por otros conceptos, como la amortización, etcétera. Ya veremos cómo queda, ya estudiaremos el balance cuando lo tengamos, no lo tenemos en este momento. Yo me pararé en el año 1986. Hasta aquí no creo que haya ninguna discrepancia entre lo que yo he dicho, porque le he hablado en términos puramente empresariales, que son estrictamente objetivos, y de cifras que son tan objetivas, si están bien, como las que usted nos proporciona.

Ya no hablo más del capital, ahora voy a hablar del trabajo. En la comparecencia que tuvo ante la Comisión hubo muchas cifras. La señora Villalobos, de la Coalición Popular, le hizo algunas preguntas sobre cómo se había hecho el convenio, las huelgas, los costes de las huelgas, y pedía unas aclaraciones. Usted dijo que no habían pactado al 5 por ciento, sino al 5,8 por ciento, que en todo pacto hay unos desplazamientos, que en este caso comprenden un 1,7 por ciento, pero la realidad es que hemos pasado de 80.000 a 91.000 millones de pesetas entre los dos ejercicios, que es un 13 por ciento, algo más que la suma del 5,7 más el 1,8 de los deslizamientos.

Usted dice: es que hemos comprado el convenio —la palabra comprar a mí no me suena muy bien— ¿A base de qué? De primar unas puntualidades, unos ahorros, unas economías, etcétera, y esto lo pagamos «a posteriori». La

primera pregunta que yo haría sería: ¿En estos 91.000 millones de pesetas que figuran en el balance de 1986, figura ya la compra de un convenio, o esto lo tenemos que pagar «a posteriori»?

En la comparación del balance 1985-86, pasamos de 80 a 91.000 millones de pesetas para costo de personal, que supone un 13 por ciento. Creo que una buena compañía es aquella que paga muy bien los trabajos, que tiene capital, un gran fondo de amortización, etcétera, y, por tanto, no voy a decir que esto sea mucho. Yo le dije en la Comisión de Presupuestos que, dividiendo estos 91.000 millones de pesetas por el personal fijo, más el personal discontinuo, representaba unos casi cuatro millones de pesetas, y también le dije, creo recordar, que cualquier empresa que tuviera cuatro millones de pesetas de media, tendría una compañía «sputnik» y subiríamos al cielo. Además, manifesté —y usted lo corroboró— que en una compañía como Iberia no se puede hacer este cálculo de forma lineal, porque hay personajes, personajillos, técnicos de todo tipo, y es natural que éstos cobren más. Hay una gran cantidad de personal laboral, la mayoría; yo hablo de la media estoy muy interesado en saber cómo se mueve. ¿Por qué estoy interesado? Porque, a pesar de estos cuatro millones de media, la Compañía tiene conflictos sociales muy frecuentemente y ahora se anuncia una huelga de personal de tierra para este mes, y cuando no son los controladores, son unos u otros. Me gustaría saber cual es la política laboral, porque con tanta masa de dinero, con estos cuatro millones de media, cualesquiera que sean las diferencias entre los más capacitados y el personal laboral, la media continúa siendo de cuatro millones.

Es importante la política de personal porque en el informe INDEBO que cité se hace referencia a los criterios que hay en la Compañía respecto a productividad-administración y no productividad-negocio. Esto es una referencia; yo no soy un técnico para hacer la defensa del informe INDEBO; ahí está ese informe que dice muchas cosas que son importantes, pero esto no quiere decir que usted y yo tengamos que estar de acuerdo, porque esto no sería posible.

Por tanto, en cuanto al trabajo, lo que me importa es la política de personal, cómo se hace, cómo es posible que con 90.000 millones de pesetas tengamos conflictos siempre en ciernes. ¿Hay colectivismo? ¿Qué es lo que hay en esta Compañía para que tengamos que sufrir los ciudadanos los inconvenientes de permanentes discusiones por cuestiones de salario, cuando estamos manejando estas cifras? Hay muchos otros sectores que no alcanzan ni por aproximación estas cantidades.

De tecnología voy a hablar muy poco...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Casals, le ruego vaya resumiendo.

El señor **CASALS THOMAS**: Señor Presidente, voy por la mitad, pero quitaré la tecnología. Dejaré que me la explique el señor Presidente de Iberia; es muy importante, porque, como él dijo en la Comisión de Presupuestos, te-

nemos que afrontar una primera parte de la renovación de la flota hasta 1990, que será relativamente fácil, y después una segunda, a partir de esa fecha.

Amortizaciones y reposición. Esto sí que tiene importancia; su Compañía ha regularizado el balance en 1980 y 1983. No sé si lo ha hecho bien o mal, pero una buena política es amortizar lo necesario para reponer, porque si al final de la temporada hay que invertir 130.000 millones de pesetas y solamente tenemos 30.000, tendremos que buscar el resto. Cuando yo he dicho: Acopiemos fondos suficientes de una buena empresa que nos permita la supervivencia en el tiempo, me refería a tener dinero suficiente para poder hacer las reposiciones; de otro modo, la diferencia de pérdida.

Sobre la cuenta de resultados del año 1986 (y con esto abrevio mucho, porque no es que viniera muy preparado, pero me gusta cuando toco un tema traerlo estudiado), le apunté en la Comisión que no quiero minimizar los resultados que ha obtenido después, pero hay un dato para ese año que llama la atención, y es el siguiente: usted economiza —lo dice su Memoria— 16.700 millones de pesetas en materias primas, fundamentalmente queroseno. Después de sus explicaciones, que yo acepto, tengo que decirle que no solamente es porque el queroseno ha bajado, sino porque usted ha economizado 67.000 toneladas con una política de adaptación de la oferta y la demanda. Ojalá que el Ministerio correspondiente no crea en sus palabras de que estamos monopolizados en materia turística. Adecuar o intentar adecuar la oferta a la demanda es lo que hay que hacer para evitar esta colonización a la que usted, no yo, hizo referencia. En virtud del «cash flow» y del dinero que le entrega el INI, usted reduce las cargas financieras en 6.100 y pico millones —son 22.000 millones de pesetas—, y de la misma manera que el antiguo Presidente de Iberia —imagino; yo no estaba aquí y usted tampoco— justificaba pérdidas millonarias —lo hemos leído en el periódico—, porque aumentaba el dólar y el queroseno, por esa misma razón, cuando ha llegado el momento de la rebaja, tendría que haberse reflejado en 22.000 millones de pesetas en la cuenta de resultados. Dije: ¿Cómo se han gastado estos 21.000 y pico millones de pesetas que la Compañía ha pulido durante un año? Yo no invento nada; manifesté lo que decía la Memoria y era que, fundamentalmente, en el capítulo de varios, 5.000 millones de pesetas eran para publicidad. Si no dije fundamentalmente, dije en gran medida, y además lo justifica. Se lee: El año 85, debido a que fue un mal año, íbamos muy apretados. No el 5, ni el 6, ni el 7, ni el 8 de personal, sino el 13, y entre estos 5.000 millones de pesetas de varios, cualquiera que sea la cantidad —que ahora ya está aclarada, porque ha tenido la amabilidad de mandármela—, pero que no es lo que decía la Memoria, sobre gastos diversos en 5.000 millones de pesetas más 21.000 millones de pesetas, que es la diferencia que hay entre los 21.000 que ha ahorrado y los 895 que usted presenta. Me parece una alegría, se lo dije antes y lo repito ahora. En nuestro país, que, como usted dice repetidamente, es un país pobre, gastarse 21.000 millones de pesetas me parece muy generoso. Del pasado el dolor, decía un amigo mío.

Este año nos va a presentar usted el balance de más de 10.000 millones de pesetas de beneficio. Por tanto...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Casals, le ruego finalice.

El señor **CASALS THOMAS**: Guardémonos el dolor de los años anteriores y celebremos todos juntos que este año tengamos tan magníficos resultados.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Mi Grupo, cuando el pasado día 22 de octubre recibí, en la Comisión de Presupuestos, al señor Presidente de Iberia, si, en apariencia, algo quedó claro es que no tenía entonces problemas económicos. De ahí nuestro asombro cuando, veintinueve días después, recibimos la comunicación de la Comisión, en cuyo orden de día figura la comparecencia del señor Presidente de Iberia para informar de los problemas económicos y comerciales que afectan a la Compañía.

Dicho esto, no me queda sino reiterarnos en todo lo que dijimos entonces. Estamos seguros de que tiene problemas, como debe de ser, si no sería muy aburrido, señor Presidente, pero entendemos que este no es el trámite parlamentario para volver a recargar al Presidente de Iberia con más preocupaciones.

Por nuestra parte, nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor García Quer.

El señor **GARCIA QUER**: En primer lugar, quiero expresar mi agradecimiento al señor Presidente de Iberia, señor Andreu. Intervengo para manifestarle las inquietudes que existen en el archipiélago canario respecto a la reciente aprobación y constitución de la línea regional de Canarias. Los, aproximadamente 1.900 trabajadores de Iberia están preocupados porque creen que se puede plantear algún problema en relación con su situación laboral. Como la nueva compañía va a ser complementaria de Iberia, desearía que nos informara sobre si va a repercutir o no en los trabajadores.

En cuanto al plan de renovación de flota, me gustaría saber cuál va a ser el nivel de endeudamiento que va a suponer durante el ejercicio de 1988 a la compañía Iberia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Andreu para responder a las preguntas y observaciones realizadas por sus señorías.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA** (Andreu Muste): Señor Casals, el capital de Iberia no es un flán, y digo esto por la manera en que se ha referido a dicho capital. Sé que usted es un empresario con conocimientos suficientes como para saber que no es un flán. Desgraciadamente —en relación con ese punto ni estaba yo, ni suponía se-

ñor Casals que iba a ser Presidente de Iberia—, le voy a decir que durante 17 años el capital de Iberia fue de 5.000 millones de pesetas, y durante estos diecisiete años el Estado no aportó nada. En consecuencia, Iberia estaba totalmente descapitalizada. A esto se añade la crisis económica, etcétera, y, efectivamente, Iberia iba a la quiebra. Creo que la Administración, el INI, como cualquier empresario, capitaliza su compañía antes de que la misma vaya a la quiebra. Desgraciadamente —y esto sí lo reitero—, lo que ha llegado a Iberia es muy poco, porque como estaba descapitalizada y hubo unos pérdidas monstruosas, señor Casals, lo que ha llegado a Iberia son 23.000 millones. ¡Bienvenidos! Pero es poco. Lo que ha conseguido Iberia —posteriormente me refiriré al equipo— es poder generar recursos de tal manera que la empresa no esté descapitalizada. Este año le puedo decir que será muy probable que cuando el año que viene me pregunte sobre el ejercicio para 1987 el capital real, que son 93.000 millones, será igual al neto patrimonial. En este momento el neto patrimonial son sólo 73.000 millones y hay un desfase de 22.000 ó 21.000 millones de pesetas; es decir, el capital de Iberia no es un flán.

En segundo lugar, me habla usted de que es una compañía en la que hay que tener en cuenta las razones para ser una compañía de bandera, para ser una compañía de prestigio. A lo mejor me equivoco, pero he de decir a S. S. que Iberia es una sociedad anónima con ánimo de lucro. Desde que estoy en Iberia, a mí los factores de prestigio me dan igual. En Iberia volabamos a Moscú. ¿Para qué? En Iberia volamos a Praga. ¿Para qué? En Iberia volábamos a Johannesburgo. ¿Para qué? Creo que el prestigio está en la cuenta de resultados y que el prestigio no está en volar a ciertos sitios porque esté la bandera de España; me siento muy satisfecho de tener la bandera que tenemos, pero no creo que sea necesario pasearla por el mundo si no es rentable y si no es político.

Me decía usted que si yo he sido modesto, que si es un hombre, que si es un gerente. Tengo que reiterarle que creo que es un equipo, y lo creo así. En cuanto a lo que usted decía de que iban bien las cosas, y si iban mal, también es usted el responsable, permítame que parafrasee a Napoleón, que decía: si pierdo las batallas, las pierdo yo, pero si las gano, las ganan mis mariscales. Se lo digo con toda sinceridad: yo prefiero, si gano batallas, que las ganen mis mariscales, y si pierdo las batallas, que las pierda yo. Como en este momento estamos ganando batallas, prefiero que sea mi equipo. El día que las pierda, diré aquí públicamente que el responsable soy yo y no el equipo.

Habla usted de verdad, o de veracidad y dice que hay un balance escondido, que hay dos meses. Mire usted, ¿cómo vamos a esconder un balance a su S. S. si requiere una junta de accionistas, si esto se celebra en el INI, si esto es público? ¿Cómo se puede escamotear un balance? Si su señoría lo sabe, me gustaría saber cómo se puede escamotear un balance. ¿Por qué se hizo un balance de dos meses? Me parece que ya lo he explicado. El conjunto del INI, porque tiene un concierto fiscal con el Ministerio de Hacienda, necesitaba que todos los balances coincidieran

a 31 de diciembre. Iberia, desde tiempo ha, no sé cuánto tiempo, hacia los balances, es decir, su ejercicio acababa a finales de octubre. El INI nos pide que lo hagamos coincidir y, en consecuencia, tenemos que hacer un miniejercicio, y usted me está sumando el miniejercicio de catorce meses, pero, como hay una estacionalidad en Iberia, me está contando un invierno, que es mucho más grande que el verano, y como nuestros beneficios los hacemos en verano, me está contando un invierno, temporada baja de seis meses, en nueve meses y, en cambio, la temporada alta de beneficios sólo de seis meses. En consecuencia, lo que hemos hecho en Iberia para homogeneizar, para poder comparar es quitar dos meses del año anterior, en enero y febrero, y le hemos sumado octubre y noviembre. Por tanto, las pérdidas, sumando esto, fueron, si mal no recuerdo, de 11.000 millones de pesetas. Creo que he contestado a los puntos que usted me ha preguntado. Quizá usted me decía también que cómo Iberia tiene un capítulo de otros que, efectivamente, figura en la Memoria y que asciende a 30.000 millones de pesetas. En la última comparencia usted me pidió que, por favor, le aclarara qué eran estos 30.000 millones. Primero, ¿por qué están 30.000 en la Memoria? Porque seguimos el balance del Banco de España, y el Banco de España nos dice que hay capítulos que tienen que figurar en el concepto de otros. En consecuencia, pormenorizar los otros es muy difícil. Yo le mandé con fecha 13 de noviembre las principales partidas, que creo que suman casi 26.000 millones de los 30.000 —porque las referentes a los otros 4.000 sería una lista infinita—, y en dicha documentación figuraban las siguientes partidas: ayudas a la navegación, control aéreo, 8.909 millones de pesetas, de esto tenemos las facturas y lo pagamos al Ministerio de Transportes; servicio comunicaciones y redes, 1.584 millones. Su señoría sabe que Iberia tiene que estar conectada con todas las redes, y esto cuesta dinero. Télex, telegramas, correos, que son muy importantes en Iberia, 487 millones de pesetas; publicidad emanada de la central, 1.594 millones; publicidad emanada de delegaciones tanto en España como fuera de ella, 1.662 millones de pesetas; capítulo de publicidad. En cuanto a este capítulo, para ese año se asignó alrededor de un 3 por ciento de los ingresos. Normalmente las compañías aéreas van entre el 5 ó el 6 por ciento, es decir, casi el doble, en publicidad sobre ingresos. Continúo enumerándole partidas: la revista «Ronda», 55 millones de pesetas; comisiones, agencias grupos turísticos, 7.986 millones de pesetas; comisiones, agencias, carga, 2.136 millones de pesetas; asesorías jurídicas —Iberia está en todo el mundo—, 126 millones; asesorías técnicas —antes se ha hablado del «yield management», de la inteligencia artificial— y miles de asesorías, 576 millones de pesetas; limpieza de locales no sólo en España y de todos los que tenemos, sino en todo el mundo, 630 millones de pesetas; programación informática, 331; periódicos, revistas a bordo, 769. Calcule usted, teniendo en cuenta que hay catorce millones de pasajeros, lo que cuesta un periódico y verá lo que le sale. En resumen, esto justifica lo que está en «otros», pero que no es «otros» sólo por su identidad. Después me dice usted trabajo. Me dice: hoy se está pa-

gando enormemente; vuelve a decirme 4 millones de pesetas de media; es enorme. Me ha dicho que hay personajes, personajillos.

Yo le quiero decir que en Iberia hay ciudadanos, pero no personajes o personajillos, y además le diría que Iberia es la única multinacional. Nosotros tenemos empleados en Nueva York, y allí tienen que cobrar lo que cobran los demás; y cobran mucho menos de lo que cobran los americanos. Tenemos personal en Japón, tenemos personal fuera de España, y es lógico que este personal cobre lo que cobra, y repito que cobra menos que los nacionales de estos países.

También tenemos una serie de especialistas muy importante, y tienen que cobrar lo que hay. Pero en estos gastos de personal, S. S. sabe que entran también las dietas, y nosotros tenemos cuatro mil personas que están viajando, que tienen que ir a hoteles, que tienen que comer, que lo hacen fuera y que comen en países más caros. Yo le aseguro a S. S. que una media de 4 millones de pesetas no es una media elevada.

Me hablaba S. S. de si hay anunciada una huelga y que siempre estamos con huelgas de controladores y otras cosas. Primero, S. S. sabe que los controladores, desgraciadamente, no dependen de mí. Me gustaría mucho que así fuera, pero no es así, no dependen de mí.

Si hacen huelga, como si hace huelga CAMPSA, yo no puedo hacer nada. Dice usted que hay huelgas en Iberia, y tiene usted toda la razón, señoría. Desde que yo soy Presidente hemos tenido seis días de huelga. Sí, demasiado, pero, a veces, mal de muchos, consuelo de tontos. Alitalia lleva un mes, y se está hundiendo; Lufthansa tuvo el año pasado siete días de huelga, más que nosotros; Air France también ha tenido huelgas.

Sí soy partidario del derecho a la huelga, pero, como empresario, no me gusta que haya huelgas en Iberia, y le aseguro que no son excesivas y que yo preferiría que no las hubiera. Lo que pasa es que las huelgas de Iberia son muy exitosas, son titulares en los periódicos y afectan a muchos pasajeros, a muchos usuarios.

Me habla usted de la productividad y tengo que volver a dar cifras. Yo lo siento, pero voy a hablar de una productividad global.

Yo no digo que en Iberia la productividad sea muy alta, pero sí creo que es buena, que hay sectores donde es muy buena, sectores en que es regular y sectores en que es mala, pero hay un dato que es importante. La carga de trabajo yo creo que va directamente relacionada con el número de pasajeros; eso me dirá usted que está clarísimo en una compañía de servicio. Resulta que nosotros este año, y el año pasado igual, pero vamos a ver las cifras de este año, vamos a transportar 14 millones de pasajeros, y tenemos, entre fijos, fijos discontinuos y eventuales, una plantilla de alrededor de 26.000 personas. Mire usted, Air France, con 2 millones de pasajeros menos, tiene 37.000; British Airways, con 3 millones de pasajeros más, tiene 34.000, y Lufthansa, con un millón y medio de pasajeros más, tiene 33.000. Luego, en cifras globales, me parece que no se puede decir que la productividad sea baja. Como en cualquier empresa —y más de la

magnitud de Iberia—, hay sectores donde la productividad es baja, sí, pero también tengo que defender a los trabajadores de Iberia y decirle que hay sectores de la empresa donde la productividad es altísima.

Me habla usted sobre la tecnología y me cita la renovación de la flota. Le voy a decir que en cuanto a la renovación de la flota la decisión va a tener lugar dentro de breve tiempo. Me dice, además, algo que no entiendo y que cuánto va a costar. Yo le voy a decir que ahora, a dólar y a dólar de hoy, porque esto lo tendremos que pagar a dólar de dentro de dos años, alrededor de 120.000 millones de pesetas. Usted me dice: con un «cash flow» de 40.000 millones, ¿cómo vamos a pagar esto? Oiga usted, que la flota se compra a plazos, que se compra con una vida media, que vamos a tardar en pagarla, espero, siete u ocho años, como cualquier empresario que no compra todo y lo paga a «cash». Con unos recursos generados de 40.000 millones, excepcionales este año y que no digo que se vayan a repetir, 100.000 ó 120.000 millones, quiere decir que si somos espabilados e inteligentes, el servicio de la deuda no va a ser más allá de 25.000 millones al año, y me parece que esta cantidad, tal como está hoy día Iberia, es absolutamente asumibles por la Compañía.

Me habla también de gastos de publicidad. Cuando me lo dijo el otro día me quedé sorprendido, y he ido a la memoria. Si ve usted la memoria, en ella no se dice que sean 5.000 millones. Dice que entre el aumento de 5.000 millones, uno de los más significativos es el de publicidad, que aumentó mil millones, porque los otros han aumentado 50, 200, 300; que en 5.000 millones el más significativo era el de publicidad, pero nunca dice la memoria que la publicidad sea de 5.000 millones ni que haya aumentado en 5.000. Dice, textualmente —me lo he leído repetidamente, por si estaba equivocado—, que, de los 5.000 millones de aumento, el más significativo es el de publicidad. Y yo le digo que sí, que se aumentó en mil millones, porque ese año fatal de Iberia se cortó la publicidad, y en una compañía de servicios para vender hay que ir a la publicidad, por lo que hemos vuelto a tener una publicidad, que siempre es mucho más baja que la de las compañías de nuestro entorno y de igual volumen.

Me parece que en general he contestado a sus preguntas. Le tengo que agradecer sus últimas palabras. Me ha dicho que ahí está el pasado y que ahora está el presente. Yo creo que el año que viene tendré el placer y el honor de contestarle a usted sobre el año 1987.

Perdóneme aquí un canto de modestia, y no falso. Lo que sí le quiero decir es que los resultados de este año van a ser excepcionales y que no son resultados repetibles. Ahora bien, también tengo que decirle, con un moderado optimismo, que si no hay una recesión en el mundo debido al «crack» de la bolsa en Nueva York o, simplemente, la caída del mercado del Atlántico Norte, a nosotros, y a todas las compañías, nos hundiría. Pero en situación normal, creo que 1988 puede ser quizá no tan bueno, pero sí un año bastante bueno, y además le voy a decir otra cosa. Si este año limpiamos, como he dicho, todas las diferencias de cambio, si las amortizamos en este año, quiere decirse que no las tendremos que amortizar

el año que viene. Luego, de alguna manera —no es un colchón, es absolutamente legal— tendremos menos gastos para el año que viene.

La política de amortización, muy buena en Iberia. Los aviones se amortizan yo diría que en términos muy altos, si lo comparamos con otras compañías. Es decir, no me preocupa nada la amortización; ya, antes de que yo llegara, Iberia amortizaba muy bien los aviones.

No tengo más datos. Únicamente agradecerle sus preguntas y espero y deseo que el año que viene pueda darle una contestación más satisfactoria.

Al señor Trillo querría únicamente agradecerle sus palabras.

Al señor Diputado del PSOE por Canarias si quisiera decirle dos cosas, que creo que son importantes, porque hay una confusión.

Yo creía, después de un artículo que escribí hace meses en unos periódicos de Canarias, tanto en Tenerife como en Las Palmas, que había quedado el tema claro, pero ahora lo repito. La aviación regional en Canarias no es sustitutoria, es complementaria. Creo que está clarísimo que el personal tanto de Iberia como de Aviaco seguirá volando a Canarias. Esta es una nueva compañía, que tendrá su propio personal. A mí sí que me gustaría, en una escala muy pequeña —estoy pensando en unas 100 ó 120, y si ellos quisieran—, que de este personal de mil y pico que hay en Canarias, 100 ó 110 pasarán a la aviación regional, pero, repito, si ellos quieren. Nuestra operación en Canarias es complementaria, no sustitutoria, luego el problema del empleo será un problema que si tiene incidencia, será mínima, y siempre ofreciendo que pasen a la regional, pero, insisto, en unas cantidades muy pequeñas.

Como la otra pregunta era sobre la renovación de flota y endeudamiento, creo que he contestado anteriormente a la cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Andreu, por la información facilitada a esta Comisión. **(El señor Casals Thomas pide la palabra.)**

Tiene la palabra el señor Casals.

El señor **CASALS THOMAS**: ¿No hay turno de repreguntas?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Casals, puede haberlo, pero le ruego la mayor brevedad en sus repreguntas.

El señor **CASALS THOMAS**: Dos minutos solamente. Alrededor mío, cuando he terminado de hablar, he oído unos comentarios que decían que he sido muy amable y que he felicitado continuamente al señor Presidente de Iberia. Es que en mi ánimo no está molestar a nadie. Soy un hombre constructivo, por eso soy empresario y no otra cosa. De manera que, ni el dolor de antes ni las felicitaciones previas, pero es que no se trata únicamente de esto, es que si esto tiene alguna semejanza con un Consejo de Administración, las contestaciones creo que tienen que ser adecuadas a lo que uno pregunta.

Lo que he preguntado sustancialmente lo voy a resu-

mir en las preguntas que son, a mi juicio, fundamentales. Balance del año 1986. Estos 22.000 millones de pesetas que se gastarán de más, que me diga simplemente el señor Presidente de Iberia si son pocos o son muchos para gastar en publicidad, en personal y en otras cosas.

Tampoco me ha contestado sobre el personal. Yo le he dicho que no es un 5, un 6 o un 7, es un 13 por ciento. No digo que sea mucho ni que sea poco. Digo que hay personas que están altamente cualificadas, otras que están en el extranjero, otros que son especialistas y después hay una gran masa de personal laboral.

Hay huelgas. Serán los controladores, que no dependen del Presidente de Iberia, de acuerdo, pero ahora se anuncia una del personal de tierra. El mismo Presidente de Iberia confiesa que él es partidario de la huelga. Yo también. No faltaría más. Pero como empresario también me gustaría no tenerlas; pero para evitarlas se tiene que hacer una política adecuada, porque si no tendríamos más huelgas de las que tenemos, y hay un 13 por ciento.

Son estas preguntas concretas las que valoran la gestión de un ejercicio cuyo balance se nos presenta. Nos dice el señor Presidente que cómo pueden esconder un balance. Yo no digo que lo hayan escondido, no lo pueden esconder, efectivamente; me refiero a esta Cámara, porque en la comparecencia del señor Presidente de Iberia del mes de marzo siguiente al balance del 85, y a preguntas de si era verdad —como se rumoreaba— que había 10.000 millones de pesetas de pérdidas, el Presidente nos dijo que esto era un poco exagerado, que era una administración abierta, etcétera. Pero omitió a esta Cámara que se había producido este balance intercanario que aumentaba las pérdidas en 7.000 millones de pesetas. Pienso que lo hubiese podido decir. No se trata de que haya nada escondido —yo no lo he dicho—, porque no puede estar escondido de ninguna manera, pero un balance que daba 7.000 millones de pérdidas en dos meses, me parece que era un dato suficientemente expresivo para manifestarlo en esta Cámara y que no tuviéramos que enterarnos por la prensa ni pedir al INI el balance.

Napoleón no. Usted lo puede parafrasear y me parece muy bien la frase, pero en las empresas tenemos otro lenguaje. Decimos que dos empresas iguales, con los mismos elementos financieros, tecnológicos, etcétera, en tres años no se va una para arriba y la otra para abajo. Me parece muy honesto por su parte que asuma las responsabilidades. Le honra. Le felicito. Pero yo me quedo con la mía, es decir, yo le felicito a usted...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Casals, le ruego vaya terminando.

El señor **CASALS THOMAS**: Termino, señor Presidente.

Voy a hacer la última aclaración. En la comparecencia del Presidente de Iberia en la Comisión de Presupuestos, me interpretó mal una pregunta. La he leído otra vez en el «Diario de Sesiones» y, efectivamente, me interpretó mal. Le pregunté qué beneficios había habido antes del pago de cargas financieras. Usted me respondió diciendo

que un 6 por ciento antes del pago de impuestos. Efectivamente, tiene usted toda la razón, pero aquí tengo el prebalance de Iberia del año 1986, y antes, no dé pago de impuestos, sino de cargas financieras, y por los sectores de Europa, Intercontinental, Doméstic, Aviaco, para cada una de ellas había unos márgenes de beneficios muy brutos, repito, antes de carga financiera. Del 24,2; del 18,6 para la Intercontinental; menos un 12,6 por ciento en Domestic, y el 14,5 para Aviaco. Una previsión, no un balance. La gestión en las empresas —usted lo sabe muy bien— se mide por los desvíos entre lo que es previsión y lo que después no consigue. Por eso a mí me extraña que el balance del 86...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Casals, le ruego vaya terminando.

El señor **CASALS THOMAS**: Ya termino.

El balance del 86, de 21.000 millones de pesetas, a mí me parece excesivo. ¿A usted le parece que están bien? Yo le contestaría que esto confirma mi teoría...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Casals, por favor, vaya terminando.

El señor **CASALS THOMAS**: Termino, termino, señor Presidente, termino de verdad.

Esto confirma mi explicación cuando yo, a veces, trato de justificar que los gastos fijos de una empresa se mueven de una manera desangelada frente a los costos variables, que son más controlables. Cuando lo digo en esta Cámara refiriéndome, por ejemplo, a la red de paradores, me dicen que no sé lo que me digo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Presidente de Iberia.

El señor **PRESIDENTE DE IBERIA Y AVIACO** (Andreu Muste): Señor Casals, los incrementos de personal en el 86 sobre el 85 fueron del 11 por ciento; yo no sé de dónde saca usted el 13 por ciento.

Voy a decirle una cosa. Nosotros, como es obligatorio en el INI, tenemos que presentar lo que llamamos en la jerga el POA, que es el presupuesto. Tengo aquí la comparación, que es del año pasado (en mi última comparecencia creí que se me iba a preguntar sobre los Presupuestos de este año o del año que viene, pero no del año anterior), y dice: Personal. Incremento de un año sobre otro, 11 por ciento; sobre presupuesto, menos 0,5 por ciento.

Siempre creemos que los gastos de personal son únicamente aumentos salariales. En una Compañía como Iberia también necesitamos más personal. ¿Qué hemos hecho en Iberia para ser prudentes? Me parece que le contesté la última vez. Es que, dada la estacionalidad de Iberia, nosotros todos los años reducimos personal fijo y aumentamos la plantilla de personal eventual. Yo le diría que, cuando vea usted los resultados de este año, también verá un aumento.

• Pero, señor Casals, por ejemplo, en una cosa que no es

pasaje ni carga, que es puramente «handling», cuando presente el balance, o me pregunte usted el año que viene sobre él, verá que cuando hay un aumento del 40 por ciento en los ingresos. ¿Cree usted que cualquier empresario puede aumentar los ingresos en un 40 por ciento sin aumentar el personal? Es imposible. Luego en los costes de personal hay dos partidas, una que son los aumentos salariales del personal que ya teníamos, y la otra que son los aumentos de personal que, siendo prudentes en Iberia, los tomamos eventuales debido a la estacionalidad y no los tomamos fijos. Luego, no es una cifra significativa si no se ve el volumen de personal.

Usted, reiterativamente, habla de estos 22.000 millones de ingresos. En esto yo tendría que ser muy exhaustivo. Si yo vendo más, tengo que pagar más a las agencias de viajes. Si vendo más un producto, tengo que dar comisión a las agencias. Luego, van directamente relacionados los aumentos de volumen con los aumentos de pago a las agencias. Este es un capítulo importantísimo. El año a que se refiere S. S. pagamos 22.211 millones de comisiones directas y, como puede comprobar, en total, incluyendo las comisiones a grupos turísticos, pagamos 32.000 millones de pesetas a las agencias. Esto que ocurre en Iberia sucede con el que vende zapatos, por ejemplo, que tiene que dar la correspondiente comisión a sus vendedores. Es lógico que cuando las cosas van bien se incrementen los gastos. Si tenemos un movimiento más fuerte, es lógico que paguemos más control aéreo y más canon de aeropuertos. De la misma forma que aumentan las ventas, es lógico que aumenten los gastos.

Como empresario, me gustaría vender más y pagar menos a las agencias, me encantaría vender más y reducir las comisiones. Me parece lógico, como empresario, reducir siempre gastos. En esto me parece que estamos de acuerdo. De todas formas, hay que hacer frente a los gastos que son productivos, porque si no no podríamos continuar con la empresa que sea. En cuanto a si los gastos son exagerados, he de decir que me parecen normales.

Con esto creo que he contestado a sus preguntas, señor Casals.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Andreu por la información que ha facilitado a la Comisión.

Vamos a suspender la sesión por un minuto.

Se suspende la sesión.

PROPOSICION NO DE LEY POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE PROCEDA A LA REAPERTURA DE LA MESA DE RECONVERSION DEL SUBSECTOR DEL ACERO COMUN A NIVEL DEL ESTADO Y A LA APERTURA DE UN PROCESO DE NEGOCIACION DENTRO DE LA CEE QUE ELEVE NUESTRA CUOTA DE PARTICIPACION EN LA PRODUCCION SIDERURGICA EN EL AMBITO DE LA CEE (PRESENTADA POR LA AGRUPACION IU-GRUPO MIXTO)

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión.

Vamos a entrar en el último punto del orden del día, relativo a la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno para que proceda a la reapertura de la Mesa de reconversión del subsector del acero común a nivel del Estado y a la apertura de un proceso de negociación dentro de la Comunidad Económica Europea que eleve nuestra cuota de participación en la producción siderúrgica en el ámbito de la CEE. Dicha proposición ha sido formulada por la Agrupación de Izquierda Unida, del Grupo Mixto.

También debo decir a SS. SS. que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley.

Para la defensa de dicha proposición no de ley tiene la palabra el señor García Fonseca, de Izquierda Unida, por diez minutos.

El señor **GARCIA FONSECA**: Me van a sobrar, así lo espero, señor Presidente, porque me parece que en el debate de esta mañana el tema en cuestión ha sido suficientemente significativo de por sí y los argumentos, por una y otra parte, creo que han sido expresados.

Me voy a limitar a leer y a hacer algunos breves comentarios a la proposición que presentamos, así como a la enmienda del Grupo Socialista.

El primer punto de nuestra proposición no de ley dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que proceda a la reapertura de la Mesa de reconversión del subsector de acero común a nivel del Estado, con el fin de que se haga ésta sin proceder al cierre de ninguna empresa.

Para nosotros, en el fondo de este primer punto subyace la preocupación manifestada y debatida esta mañana del caso concreto de SIDEGASA.

No voy a repetir una vez más los argumentos empleados entonces. Se trata de una empresa que, tanto por los efectos que tendría su cierre (quinientos trabajadores más otros dos mil inducidos), como por la tecnología y la racionalidad de la misma empresa, el tipo de venta que se pretende hacer de una empresa de estas características en cuatrocientos millones, con una facturación que ocupa el tercer lugar de Galicia, etcétera, nos parece que debiera tratarse de forma mucho más comprensiva y delicada. Por eso nos oponemos a su cierre. En todo caso, lo que planteamos más explícitamente es que este proceso de reconversión del acero común se haga de forma negociada entre todas las partes.

Nos parece que ha habido una incapacidad por parte de las empresas y grupos paralelos del sector para negociar una alternativa conjunta que permitiera una reconversión sin cierre de plantas. Al mismo tiempo, nos parece inadecuado que la Administración haya tomado una actitud de incompetencia o de irresponsabilidad al no querer participar directamente en el proceso, limitando su papel al de ser receptor de los planes elaborados individualmente por las empresas y a subvencionar cierres, renunciando a participar directamente en el proceso.

Dicho esto, quiero añadir que aceptamos la enmienda de sustitución del Grupo Socialista; es decir, que manteniendo los puntos 1 y 4, estamos de acuerdo en sustituir

los puntos 2 y 3 de nuestra proposición no de ley por los dos puntos que plantea la enmienda del Grupo Socialista.

Repitiendo que me parece que es un punto suficientemente debatido y que lo único que cabe es la manifestación explícita del voto de los grupos aquí representados, doy por defendida esta proposición no de ley, la cual espero que sea tenida positivamente en cuenta por el conjunto de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, enmendante de la proposición no de ley, tiene la palabra el señor Díaz.

El señor **DIAZ POZAS**: El Grupo Socialista ha enmendado los puntos 2 y 3 de la proposición no de ley de Izquierda Unida y no va a apoyar los puntos 1 y 4. Y no vamos a apoyarlos, porque el primer punto dice que se insta al Gobierno para que proceda a la reapertura de la Mesa de reconversión del subsector del acero común, y no ha existido jamás una mesa de reconversión sobre el acero común. Habrá que recordar a quién afecta la Ley de Reconversión. Esta ley afectada al acero integral y al acero especial. De forma que había empresas estatales y una mesa en la que estaban representados el Gobierno, los empresarios y los sindicatos. Por lo tanto, una vez finalizada la reconversión, donde sí tenía capacidad de intervenir el Estado, consideramos que la reconversión estaba terminada.

¿Qué es lo que ha ocurrido después? Sus señorías saben que al ingresar España en el Mercado Común se planteó un plan de actuación en el tema de reconversión de la siderurgia, que fue aceptado por la Comunidad Económica Europea, pero con la pretensión de que después fuera estudiado detenidamente.

Se encargó el Informe McKinseg, el cual se aceptó en principio, pero después se comprobó por ambas partes que era insuficiente, es decir, que todavía existía demasiada capacidad en la producción de acero. Se llegó al acuerdo de fijar la producción en 21,3 millones de toneladas de acero, pero la Comunidad Económica Europea exigió que esta capacidad se rebajara a 17,250 millones de toneladas, acuerdo que tenemos que cumplir.

Por lo tanto, la única posibilidad es que las empresas privadas del sector del acero común lleguen a un acuerdo con los sindicatos, para ver de qué forma se puede reconvertir el sector. En ningún momento entendemos que debe intervenir el Ministerio ni el Gobierno.

Modificamos el punto 2, creo que con mayores garantías que las que vienen recogidas en la Orden Ministerial de 7 de octubre de 1987, porque se amplían las garantías para los trabajadores en bajas por jubilación anticipada y porque se recoge todo lo que acontece en el Título VI de la Ley de Reconversión, desde el artículo 16 hasta el 21. Por tanto, se ha mejorado el texto de la proposición no de ley.

En cuanto al punto 3, como SS. SS. ha aceptado, creemos que se controlan en cierta manera todas las negociaciones por parte de las empresas y de los sindicatos de forma que ninguna otra empresa que no estuviera inmersa

en la reconversión pudiera beneficiarse de las ayudas que diera el Estado.

El punto 4 no se puede aceptar porque después de la recomendación que nos hace la Comunidad Económica Europea sobre los 17 millones de toneladas, resulta que, para 1990, la Comunidad Económica Europea dice que hay que reducir en toda la Comunidad 30 millones de toneladas en producción de acero, en las cuales no está inmersa España. Por tanto, si reabrimos la negociación con la Comunidad Económica Europea lo que ocurre es que se nos podría aplicar la parte correspondiente a esos 30 millones de toneladas de acero.

Por todo ello, nosotros votaremos en contra de los puntos 1 y 4 de la proposición no de ley de Izquierda Unida.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Díaz, ¿la interpretación correcta es que los puntos 1 y 2 de la enmienda de su Grupo sustituirían los puntos 2 y 3 de la proposición no de ley? (**Asentimiento.**)

Señor García Fonseca, ¿esta sustitución es la que ha sido ya previamente aceptada por SS. SS.? (**Asentimiento.**)

Habiendo, pues, cumplido ese trámite, damos ahora la palabra a los grupos que quieran fijar su posición.

Por la Agrupación de Diputados del PDP, tiene la palabra el señor Camacho.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Señor Presidente, para fijar nuestra posición en esta proposición no de ley que, como ha dicho el Portavoz del Grupo Socialista, se refiere a un sector que no está sometido a reconversión ni declarado globalmente, aunque algunas empresas se hayan acogido condicionada y parcialmente a esa Ley de Reconversión de 1984. Pero nunca ha existido una mesa de reconversión con la Administración. Si ha habido reuniones frecuentes entre los empresarios del sector y los trabajadores, en las que se ha llegado a un plan laboral que exige el acuerdo entre las empresas del sector.

¿Y por qué está fallando el plan laboral? Ese es, quizá, el tema que yo vengo a traer a esta proposición no de ley. Está fallando el plan laboral porque no hay garantías de las ayudas que, de acuerdo con la Ley de Reconversión, se tienen que dar para que se lleve a cabo la ejecución del marco que acuerdan los sindicatos. Estuvo en la mesa Comisiones Obreras, después se hizo a instancias de la Unión General de Trabajadores y de ELA-STV y con las empresas que aceptan ese plan de entendimiento.

Por tanto, si en esas mesas se habla es porque necesariamente tiene que hablarse de cierres de empresas. Porque si no se cierran empresas estaremos en la cuadratura del círculo, no se podría llevar adelante ese plan de reconversión.

Lo que exige el plan de reconversión privado —digamos— o de hecho es que se pongan de acuerdo las empresas para que las que se mantienen abiertas por ser competitivas asuman el trabajo de las que se tienen que cerrar o reconvertir. Esto es lo que parece sensato y lo que está en todas las mesas de conversación. Pero ello, ¿qué exige? Que se haga un plan de ayudas por el Estado y que

se pague el dinero necesario para que se haga esta reconversión, sobre todo en el marco laboral.

Hoy día, estas empresas deben al Banco de Crédito Industrial 30.000 millones de pesetas. Es un hecho grave con el que no se puede ir adelante.

La Orden que se dicta el 7 de octubre de 1987 y a la que se ha hecho referencia dice: se rebaja la producción de 21.000 y pico de toneladas a 18.000 toneladas. Qué duda cabe que hay que cerrar una producción de 3.250 toneladas. Lo decíamos ayer en el debate de presupuestos. Pero esto, ¿qué significa? Significa cerca de 80.000 millones de pesetas, que es lo que el Estado, de acuerdo con la Comunidad Económica Europea, tiene que poner sobre la mesa para que se eliminen los riesgos del desempleo en esos fondos de promoción, en los que no se podrá recolocar a nadie. Porque si no se cierran empresas y las que valen no asumen ese desempleo, no se podrá llegar más que a la cuadratura del círculo y, por tanto, no se darán soluciones.

Así pues, habrá jubilación anticipada y será necesario hacer recolocaciones, pero sin esas ayudas del Estado será imposible que se pueda llevar adelante el plan de reconversión de este sector de acero común.

El punto 3 es tremendo, porque, de no haber subvención, quiere decirse que, efectivamente, se hace una reconversión a la brava. Se les da a las empresas competitivas toda la facilidad para que sobrevivan y, desde luego, se condena al cierre a las no competitivas, pero al cierre rabioso. Este procedimiento que figura en esta proposición no de ley no parece coherente con los planteamientos del Grupo proponente. Pero, por otra parte, está enmendado por el Grupo Socialista de una forma que no entiendo. Ha dicho muy coherentemente el Portavoz socialista que el Gobierno no pinta nada porque no se ha declarado en reconversión, por tanto, que se entiendan los sindicatos y los empresarios entre sí. Me parece un procedimiento lógico y razonable. Pero, ¿cuál es el órgano técnico al que instamos para que el Gobierno realice el control y el seguimiento del proceso? Como no se cita, no lo conozco.

Por último, lo que nos hace abstenernos en esta proposición no de ley es el acuerdo que ayer tomaron los comisarios en Bruselas para transmitir al Consejo de Ministros, es un acuerdo de hace 24 horas. Este acuerdo dice que las cuotas de acero desaparecen en julio de 1988. Esto quiere decir que ya desde hoy se va a hacer una liberalización a tope. Entonces, si existe esta liberalización a tope, si desaparecen las cuotas, será el momento en que, verdaderamente, en esta Comisión, a propuesta del Gobierno, a propuesta de cualquier agrupación o grupo parlamentario, tendrá que solucionarse el tema de este sector no declarado en reconversión. Porque si desaparecen las cuotas, esas 3.250 toneladas que se rebajan hay que eliminarlas de raíz y antes de dos meses, lo cual va a producir desempleo, desgraciadamente va a producir desempleo. Nos encontraremos con que vamos a seguir discutiendo, como ha ocurrido en los meses últimos, sobre un marco laboral que creo que no tiene solución ni con la proposición no de ley que presente Izquierda Unida, con

mucha razón hace unos meses, pero ahora ya sin razón y, sobre todo, después del acuerdo que tomaron ayer los comisarios y que van a proponer al Consejo de Ministros de Industria de Bruselas.

Por otro lado, las enmiendas que propone el Grupo Socialista han sido formuladas sin tener en cuenta que al desaparecer las cuotas nos vamos a encontrar con una reconversión rabiosa por la vía de hecho, porque ni siquiera está amparada por la Ley de Reconversión. Ese marco laboral va a fallar con un desempleo notable y dramático.

Creo que el punto 4 tiene que desaparecer. Es una proposición no de ley que hubiera tenido razón de ser con anterioridad, pero que, en este momento, consideramos que no se puede defender si no es en un nuevo marco de actuación empresa-sindicatos y, naturalmente, con la visión y el control del Gobierno, pero en la libertad de las partes. Creo que es un sector que se puede defender perfectamente hoy en la Comunidad Económica Europea.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario del CDS tiene la palabra el señor Rebollo para fijar su posición.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, señorías, antes de nada y como fundamento de la posición de mi Grupo, quiero decir que el CDS se adhiere a la propuesta de Izquierda Unida modificada por la admisión por parte de dicho Grupo —de esa admisión me congratulo porque da mayor claridad y coherencia a la propuesta— de la enmienda formulada por el Partido Socialista.

Y para apoyar esta postura del CDS quisiera hacer un resumen muy breve de los puntos que se contienen dentro de los programas recientemente examinados y votados en el Congreso de los Diputados a propósito de los presupuestos del Ministerio de Industria.

Si no estoy equivocado, los planes de reconversión que abarca la Ley 27/1984, a la que el Portavoz del Grupo Socialista hizo alusión hace un momento, efectivamente se refieren a la siderurgia integral, dividida en su doble vertiente de integral pura, por llamarlo así, de aceros especiales, y el subgrupo de aceros especiales que abarca el grupo de empresas de ACENOR y el grupo INI, quedando al margen de ese plan de reconversión el acero común no integral.

Aquí hay una duda, según los documentos oficiales que se consultan, sobre si son 18 empresas, si son 20 o si son 23. Parece que el compromiso —después ratificado en el protocolo número 10 del Tratado de Adhesión de España a la Comunidad Económica Europea— es reducir no las 21.000, sino los 21 millones de toneladas a 18 millones de toneladas a fines de 1988. Frente a esta cifra de 18 millones de toneladas que abarca los productos siderúrgicos laminados en caliente, hay otra especialmente significativa que dice que en el ejercicio de 1986 en España, por una depresión del sector, se han producido 13 millones de toneladas de acero, luego quiere decirse que no llegamos al techo permitido en nuestras conversaciones con la Comu-

nidad Económica Europea y recogido en ese protocolo número 10 del Tratado de Adhesión.

Después viene la auditoría comunitaria, por llamarla de alguna manera, posterior al informe «McKensy», y en esa auditoría se dice que la reducción hasta llegar a 18 millones de toneladas no es bastante, que hay que reducir más capacidad de producción. Por otra parte, dice que, en cuanto a aceros especiales, el compromiso adquirido tampoco es suficiente para llegar a 1989 en condiciones de viabilidad y competitividad, y entran en juego las empresas integrantes del último subsector, que era el acero común no integrado. Y también dice el informe que la situación es mala después de haber pasado por un momento, el de la Ley 27/1984, en donde no se veía tan peligrosa, tan débil o tan insuficiente como en el resto de los subsectores.

Sin embargo, ahora empiezan a introducirse factores de complicación. Primer factor de complicación: se acuerdan recientemente unas ayudas adicionales, ayudas adicionales con las que está absolutamente de acuerdo la Comunidad Económica Europea y el Gobierno español, por valor de 223.322 millones exactamente, con la condición de que se reduzcan 750.000 toneladas de productos siderúrgicos laminados en caliente. Entonces, nos quedamos con 17.250.000 toneladas como techo, y recordemos aquellos 13 millones de la producción del año 1986, que es un dato muy importante por las conclusiones que enseguida sacaré, que avalan la tesis sostenida por el Grupo de Izquierda Unida y que apoya el CDS.

Además, se nos habla de un fondo de ayudas complementarias de 60.000 millones si reducimos en otras 200.000 toneladas la capacidad, con lo cual nos quedaríamos en 17.050.000 toneladas como techo. Esto digamos que todavía no ha sido objeto de una decisión por parte del Gobierno español. Ahora bien, estos 223.000 millones son para los sectores que abarcaba la Ley 27/1984 y con una distribución —otro factor de complicación que se introduce— de 117.000 millones para Altos Hornos de Vizcaya, 68.800 millones para ENSIDESA y su filial Siderúrgica del Mediterráneo —que parece que va a ir mucho más en la línea de esta segunda empresa que de la empresa matriz, para las cinco empresas del grupo ACENOR y para la empresa Forjas y Aceros de Reinosa, del grupo INI, y no se habla para nada de las empresas integrantes del tercer subsector, acero común no integral. Respecto de ellas, lo que dice el Consejo de Ministros es que se les concede una subvención de 15.000 pesetas por cada tonelada chatarral y las ayudas laborales previstas en la Ley de Reconversión para los trabajadores excedentes. Pero parece que esto no les basta a estas empresas.

Hace un momento se hizo referencia a un elemento clave, y es que a partir del uno de julio de 1988 se suprimen las cuotas de chapa laminada en caliente. Pero dice lo siguiente: Aunque se procederá a aumentar la producción en un 2,5 por ciento hasta el uno de abril de 1989. Y yo pregunto: ¿se procede a aumentar la producción y este aumento del 2,5 es aplicable al techo de los 17 millones y pico de toneladas reconocidas para España por las autoridades comunitarias? Se exceptúan de esta propuesta al

Consejo de la Comunidad hecha por la Comisión Europea, la chapa gruesa y los perfiles pesados.

En definitiva, quedan una serie de preguntas en el aire. Primera, ¿los 17 millones y pico afectan a los tres subsectores o solamente a los dos primeros? Segunda, ¿la reducción de 750.000 toneladas y el reparto de los 223.000 y pico millones afecta a los tres subsectores o solamente a los dos primeros, siderurgia integral y aceros especiales? Tercera, ¿de qué manera nos afecta el aumento permitido o recomendado por la Comisión Europea y propuesto al Consejo de la Comunidad del 2,5 por ciento? Cuarta, si el Consejo de Ministros establece unas ayudas para las empresas del subsector tercero, acero común no integral, que consiste en una subvención y en la aplicación de las ayudas laborales previstas por la Ley de Reconversión para los trabajadores excedentes a todos los trabajadores integrantes de las empresas que resulten reconvertidas de este tercer subsector, si eso es así, ¿de dónde salen esos fondos y cómo están recogidos en la ley de Presupuestos que todavía continúa la tramitación?

Pero todo esto tiene que ponerse en un marco mucho más amplio, y con esto termino, señor Presidente. Según el Chase Econometric, que es filial de la norteamericana Chase Manhattan Bank y que pasa por ser, dentro de las publicaciones oficiales y técnicas del mundo, una de las primeras asesorías en este tipo de cuestiones, la comparación de la demanda de acero por regiones entre los ejercicios de 1995 con referencia a 1985, subirá un porcentaje global superior al 12 por ciento. Frente a esto surge también la preocupación de si no estaremos estableciendo en España, por las recomendaciones que hasta ahora hemos tratado de glosar, una situación que impida que España, cuando se reactive el sector, pueda unirse a otros países que estén técnicamente con una capacidad de producción superior a la que nosotros hayamos aceptado tener como consecuencia de esas recomendaciones.

Quisiéramos que se nos diera una aclaración respecto a todos estos puntos y por eso entendemos que existan contactos con los tres subsectores para tratar de reordenar este conjunto de elementos nuevos que han surgido muy recientemente, y a su vez reabrir —para avanzar no para retroceder— contactos con la Comunidad Económica Europea —quizá la palabra negociación no sea la adecuada— para ver de qué manera nos inciden las últimas negociaciones a las que se ha aludido por otro Grupo, y que yo recojo, del Consejo de la Comisión Europea, de qué manera puede eso incidir y sacar el mayor provecho posible de una negociación que yo creo que no tenemos elementos de juicio suficientes para poder valorar y para poder saber a ciencia cierta si fue positiva o negativa, si fue llegar al límite de las posibilidades españolas o quedarse a medio camino, pero que sí ofrece indicios suficientes para pensar que indudablemente no se agotaron todas las posibilidades porque el entorno es cambiante y lo lógico es que tratemos de agotar esas posibilidades para colocar a la siderurgia española no en el lugar que hoy pueda corresponderle frente a una crisis mundial, sino en el lugar que mañana —un mañana cercano— pueda tener en el supuesto de que se dé una reactivación en este sector.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos para tomar posición.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Como el tiempo es el mejor aliado de la razón, estamos ante una prueba de la afirmación que acabo de hacer. Es decir, estamos ante una prueba de que el tiempo da la razón a los que en su día, a tiempo, denunciábamos las características negativas del acuerdo de España con la Comunidad Económica Europea en el capítulo CECA. Y lo dijimos, como consta fehacientemente y como se puede comprobar documentalmente, desde Alianza Popular en diciembre de 1984, quedándonos sólo en las críticas a este acuerdo relativo al capítulo CECA con la Comunidad Económica Europea.

Debido a este mal acuerdo ha sobrevenido la cláusula de salvaguardia, porque aquí se ha olvidado en este debate que la siderurgia española en este momento está bajo la aplicación de la cláusula de salvaguardia, gracias a la cual la siderurgia española no se ha derrumbado desde el momento mismo en que entró en aplicación el acuerdo con la Comunidad Económica Europea.

La proposición no de ley que estamos discutiendo en esta Comisión de lo que trata es de las consecuencias de la segunda reconversión. Dicho de otra manera, de lo que se trata es de las medidas que ha habido para arreglar las consecuencias del mal acuerdo inicial. Porque ahora, la Comunidad Económica Europea, debido a no haber pactado España suficientemente las condiciones de su reconversión siderúrgica, cuando le ha pedido nuevas ayudas para culminarla porque estaba mal planteada en su día, le dice: Sí, ayudas se conceden, pero a cambio reducciones de 750.000 toneladas. Y ahora, repito, estamos discutiendo cómo se reducen 750.000 toneladas, cómo se reparten los excedentes laborales y, a fin de cuentas, cómo se reparte el costo social consecuencia de unos acuerdos poco meditados, unos acuerdos improvisados y unos acuerdos negativos para los intereses españoles.

Como consecuencia de esto, señorías, nosotros sólo podemos votar afirmativamente —en el supuesto de que haya votación separada, como parece que se va a producir— al punto 4, porque creemos que mi Grupo político está legitimado para seguir instando al Gobierno a que continúe un proceso negociador que eleve nuestra cuota de participación en la producción siderúrgica y no que constantemente acceda a nuevas reducciones. Porque no podemos olvidar que el consumo de acero por habitante en España es, si no el más bajo, uno de los más bajos de la Comunidad Económica Europea, y España, de seguir en este proceso, si alguien confía —y nosotros también confiamos en ello— en que se produzca un relanzamiento de su economía y, por lo tanto, un crecimiento de su consumo de acero por habitante, lo que está firmando es su acta de nación importadora de acero en el futuro. Por ello, nosotros no podemos certificar esta declaración de España como nación con vocación importadora de acero, por-

que a tiempo advertimos lo que debía hacerse para impedir este error.

Por supuesto no podemos aprobar el resto de los puntos y nos vamos a abstener. No vamos a votar que no, porque realmente tampoco tenemos interés en oponernos a que otros grupos establezcan mecanismos en virtud de los cuales las partes se pongan de acuerdo sobre la reducción de las cuotas o sobre el reparto o el tratamiento o la protección social de los excedentes.

También hay que decir que ha funcionado una Mesa de negociación donde no se han explicado las razones por las cuales no ha sido fructífero su resultado. No se han explicado las razones por las cuales Comisiones Obreras marchaba por una parte y UGT con ELA-STV marchaba por otra. Pero, en fin, nos parece intrascendente. Deseamos, en el caso de que se constituya, un éxito a esta Mesa, pero nosotros no podemos votar afirmativamente, repito, cualquier acuerdo que suponga adhesión o reconocimiento implícito de la reducción de 750.000 toneladas adicionales en nuestra siderurgia, no sea que alguien, cuando dentro de unos años lea los «Diarios de Sesiones», crea que todos los Diputados que votaron a favor de esta proposición no de ley estaban de acuerdo en la reducción que motiva la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de la proposición. De acuerdo con lo manifestado por el Grupo enmendante y el Grupo proponente, incorporamos como puntos 2 y 3 de la proposición no de ley los puntos 1 y 2 de la enmienda del Grupo parlamentario Socialista.

¿Podemos votar conjuntamente los puntos 1 y 4 de la proposición no de ley? (**Denegaciones.**) Los votaremos separadamente.

¿Los puntos 2 y 3, que son los de la enmienda socialista, se pueden votar conjuntamente? (**Asentimiento.**)

En primer lugar, vamos a votar el punto número 1, de acuerdo con el texto de la proposición no de ley del Grupo proponente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 17; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado el punto número 1 de la proposición no de ley, de la Agrupación Izquierda Unida.

Votamos a continuación los puntos 1 y 2 de la enmienda socialista, que pasan a ser los puntos 2 y 3 de la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los puntos 1 y 2 de la enmienda socialista, que pasan a ser los números 2 y 3 de la proposición no de ley.

Finalmente, votamos el apartado 4 de la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 17; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Se rechaza el punto 4 de la proposición de Izquierda Unida.

Señorías, solo me queda recordarles que el próximo lunes, día 30, tenemos sesión de la Comisión con la comparecencia del Ministro de Obras Públicas.

Antes de terminar quiero agradecer a SS. SS. su cooperación después de dos semanas de duro trabajo y a los servicios de la Cámara muy especialmente.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y veinte minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961