

# BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## I LEGISLATURA

Serie E. PREGUNTAS  
CON RESPUESTA ORAL

15 de octubre de 1980

Núm. 383-I

### PREGUNTA

**Centro de reparaciones navales en Tenerife.**

**Presentada por don Néstor Padrón Delgado.**

#### PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

De acuerdo con lo establecido en el artículo 90 del Reglamento provisional del Congreso de los Diputados se ordena la publicación de la pregunta que a continuación se inserta, formulada por el Diputado don Néstor Padrón Delgado, del Grupo Socialista del Congreso, relativa a centro de reparaciones navales en Tenerife, y para la que se solicita contestación oral en el seno de la Comisión correspondiente.

Con esta misma fecha se envía a la Comisión de Industria, competente para conocer de esta materia.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de septiembre de 1980.—El Presidente del Congreso de los Diputados, Landelino Lavilla Alsina.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Néstor Padrón Delgado, Diputado por Santa Cruz de Tenerife, perteneciente al Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, al amparo de lo establecido en los artículos 128 y siguientes del vigente Re-

glamento provisional del Congreso de los Diputados, formula al Gobierno la siguiente pregunta, para obtener contestación oral en la Comisión correspondiente.

Pregunta al Gobierno sobre centro de reparaciones navales en Tenerife

#### Motivación

Conscientes de la grave situación presente y el difícil panorama que se presenta en la provincia de Santa Cruz de Tenerife para resolver el problema del paro, tan elevado y sujeto a contingencias externas como la agricultura y el turismo, es un reto que tiene planteada la sociedad canaria el conseguir una industrialización como único objetivo de lograr capacidad generadora de puestos de trabajo.

Este hecho, asumido por el Gobierno en teoría al dictar resoluciones por las que proclamaban a la totalidad de las Canarias "zona de preferente localización industrial", no se ha visto compensado por la acción directa, tendente a que la inversión pública acompañase a las disposiciones adoptadas.

Así, y debido a gestiones previas de un

grupo de promotores ingleses y con una posición favorable y alentadora del Cabil- do Insular de Tenerife y de la Caja de Aho- rros, el Ministerio de Industria participó en la creación de la sociedad Diques del Atl-ántico, S. A., que tenía como finalidad el estudio, la construcción y ulterior explo- tación de un centro de reparaciones de grandes buques en la isla de Tenerife.

Esta sociedad se constituyó el 10 de ju- nio de 1974 con un capital de 340 millones de pesetas y la distribución siguiente:

48,88 por ciento, Caja General de Aho- rros de Santa Cruz de Tenerife.

45 por ciento, I. N. I.

6 por ciento, Astilleros Españoles, S .A.

0,42 por ciento, Prodetesa.

El emplazamiento del centro de repara- ciones navales se ha situado en el políg- no industrial de Granadilla, y en la actua- lidad se ha hecho el anteproyecto general del centro, con una planta industrial de nueva instalación para llevar a cabo la ac- tividad de reparaciones de buques de to- das clases hasta unas dimensiones máxi- mas.

Eslora, 365 metros.

Manga, 58 metros.

Peso muerto, 350.000 toneladas.

Las reparaciones se preveían tanto en casco como maquinaria o en habilitación y podrían llevarse a cabo a flote o previa varada del buque en dique seco e inclusi- ve comportaban trabajos de taller de bu- ques-tanque; podía, asimismo, realizarse la previa desgasificación y limpieza de tanques.

Las obras tenían previsto comenzar a mediados de 1979, para terminar en 1981 y estar a pleno funcionamiento en 1985.

Las inversiones previstas, de acuerdo con el cronograma anterior, ascendían a 7.083 millones de pesetas, que se repartían así:

1979, 1.062 millones.

1980, 2.479 millones.

1981, 3.542 millones.

Para su tramitación ante el Ministerio de Industria, la empresa formuló en julio de 1977 solicitud para acoger a los benefi-

cios aplicables a las empresas que se ins- talen en las zonas de preferente localiza- ción industrial a la inversión a realizar por Diques del Atlántico, S. A., en el pro- yectado centro de reparaciones de grandes buques en Granadilla, al amparo de la Or- den del Ministerio de Industria de 8 de ma- yo de 1976 ("B. O. E." de 20 de mayo de 1976), interesando los beneficios que, de acuerdo con el artículo 2.º, 4, de esta Or- den y los que se detallan en el Decreto de Presidencia del Gobierno número 484/69; de 27 de marzo, y que se resumían:

I. Aprobación de la inversión prevista.

II. Que se otorgasen a Diatlansa los si- guientes beneficios fiscales:

a) Reducción del 95 por ciento en el im- puesto general sobre transacciones patri- moniales y actos jurídicos documentados.

b) Reducción del 95 por ciento en las cuotas de licencia fiscal durante el perío- do de instalación.

c) Libertad de autorización durante el primer quinquenio.

d) Reducción del 50 por ciento de los tipos de gravamen del impuesto sobre las rentas del capital que gravase los rendi- mientos de los empréstitos emitidos por Diatlansa y los préstamos que la misma concertase con instituciones financieras.

e) Reducción del 95 por ciento durante cinco años de cualquier arbitrio o tasa de las Corporaciones locales e insulares que gravase el establecimiento de industrias en áreas de su jurisdicción.

III. Que se otorgase a Diques del Atlán- tico, S. A., con cargo a la Administración, una subvención o prima del 20 por ciento de la inversión real en el inmovilizado fijo de la instalación, es decir, 1.281.634.422 pe- setas.

IV. Que se otorgase a Diques del Atlán- tico, S. A., la posibilidad de acogerse al crédito oficial, que se fija en el 70 por cien- to de la inversión real.

V. Que se admitiese el que el desem- bolso del capital exigible (2.140 millones de pesetas) equivalía a la tercera parte de la inversión real necesaria y se sustituye- se por la comprobación en todo instante,

a lo largo de la realización de la inversión, de que el capital desembolsado alcanzaba la proporción exigible (un tercero) de la inversión realizada hasta el momento.

VI. Que se tuviesen en cuenta por la Administración a todos los efectos los plazos para la iniciación y terminación de las instalaciones proyectadas.

Estas inversiones, con los beneficios solicitados, iban a contribuir a la creación directa de 1.251 puestos de trabajo directo entre 600 ó 700 inducidos, según estudios realizados y remitido al ilustrísimo señor Director General de Promoción Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa, en octubre de 1977.

Después de tres años de espera aún la Administración permanece en silencio con respecto a las inversiones previstas y a los beneficios y subvenciones solicitados para la realización de dicho proyecto.

No obstante reconocer la crisis del sector naval a nivel de Estado, existen razones suficientes para que se lleve a cabo la construcción del centro de reparaciones navales en Tenerife.

En primer lugar, razones de tipo técnico y científico, para lo cual me remito a algunas de las conclusiones que la empresa Optima, S. A., expone en trabajo realizado sobre la viabilidad del centro de reparaciones navales:

“A fin de llegar a conclusiones exactas y definitivas sobre las posibilidades del mercado futuro de reparaciones de buques en las rutas próximas a las islas Canarias, dada la importancia que dicha inversión tiene para Tenerife, se han aplicado estos criterios científicos y el análisis por medio de ordenadores de todos los factores que influyen en la situación.

Entre estos factores los más importantes que influyen en el futuro mercado de reparaciones de buques son:

1. La flota actual, que usa las rutas próximas a Canarias, su edad y próximas entregas de los astilleros de construcción.

2. Las futuras necesidades de buques en dichas rutas en función del crecimiento del producto geográfico bruto y planes de

desarrollo e inversión de los países y zonas geográficas que son destinos y orígenes en dichas rutas.

3. Los astilleros de reparación existentes, en construcción o planificados en las cercanías de las rutas consideradas.

4. El desarrollo de las zonas petrolíferas del mar del Norte y el tráfico a través del canal de Suez.

5. La experiencia en reparar la flota internacional adquirida por los astilleros de la Península.

6. Las condiciones técnicas y climatológicas del emplazamiento elegido en Tenerife.

7. Los tiempos anuales de varada de los buques según su tipo y tamaño.

Todos estos factores, junto con otros de menor importancia descritos en el informe, han sido examinados en forma exhaustiva con criterios conservadores, por lo que los resultados obtenidos pueden considerarse de gran fiabilidad y precisión. Esta precisión ha sido comprobada en lo que respecta a la flota necesaria futura, ya que Optima, S. A., viene prediciendo las necesidades de la misma por capacidad y tipos de buques desde 1972 con un error acumulativo del 1,6 por ciento en granaleros, teniendo en cuenta la crisis de 1973.

Los resultados obtenidos de nuestro estudio y análisis apuntan firmemente a la conclusión general de que tanto las condiciones de mercado actual y futuro de reparaciones de buques como la bondad de su localización en Tenerife aconsejan la puesta en marcha inmediata de este proyecto. La capacidad del dique elegida por el equipo técnico para acomodar buques de hasta 350.000 TPM resulta ser la más adecuada y rentable, como se demuestra en este informe.

Citaremos aquí las conclusiones más importantes que avalan el dictamen arriba expresado, haciendo hincapié en el hecho de que todos los factores importantes que influyen en la oportunidad de esta inversión son de carácter favorable para la misma:

— El 72 por ciento de la flota naval existente pasa por las proximidades de las is-

las Canarias anualmente y esta tendencia se mantendrá o aumentará en el futuro.

— Debido al récord de entregas de buques-tanque y granaleros nuevos en los últimos años y a la subsiguiente crisis de energía y amarre de 52 millones de TPM de petroleros, en la actualidad se producirá en la década de los ochenta un notable aumento en la proporción de buques de mayor edad de la flota que hará aumentar en forma considerable las necesidades de reparación, constituyendo los buques que podrían ser reparados en el astillero de Tenerife el 89 por ciento del total.

— Al establecer un balance de oferta y demanda entre los diques existentes actualmente y los proyectados y la flota a reparar se encuentra que para el rango de buques entre 50.000 y 350.000 TMP, que sería la clientela idónea del astillero de Tenerife, existirá en la década de los ochenta una necesidad adicional de diez diques de reparación en las rutas próximas a las islas Canarias.

— Como consecuencia de la conclusión anterior es muy probable que eventualmente fuera rentable llegar a una ampliación del astillero de Tenerife a dos o más diques, según se fueran corroborando en los años futuros las necesidades de reparación adicionales comprobadas por nuestro estudio.

— Las reparaciones de rutina adicionales al entrar la flota amarrada actual en servicio en los próximos años, así como la adaptación y conversión de los buques-tanque para cumplir con las normas internacionales sobre polución (IMCO) recientemente aprobadas y que entrarán en vigor paulatinamente a partir de 1979, no han sido consideradas en nuestros cálculos por su difícil estimación a corto plazo. Ello implica que nuestras estimaciones son conservadoras y este hecho refuerza considerablemente las conclusiones anteriores.

— La coordinación de las operaciones del astillero de Tenerife con los de la Península es de gran conveniencia por la aportación de la experiencia de éstos a las nuevas instalaciones y el aumento de competitividad del conjunto frente a los otros

grupos europeos fuertes de astilleros de reparación como Lisnave y Setenave. Se produciría además una reducción de los gastos generales de gerencia y comerciales y permitiría una flexibilidad operacional de gran importancia al permitir reparaciones en viaje desde las Canarias a la Península y viceversa.

— La gestión conjunta potenciaría la clientela de los astilleros peninsulares por ser las Canarias lugar habitual de contratación internacional. Ello aumentaría las posibilidades de un aumento de puestos de trabajo en los astilleros peninsulares de mandos intermedios de los astilleros de construcción a los de reparación de la Península y Tenerife.

— Las condiciones del emplazamiento elegido en la isla de Tenerife son excelentes y muy favorables para el astillero de reparación proyectado de acuerdo con las normas internacionales aceptadas y resumidas en el estudio realizado por H. P. Drewry (Shipping Consultants) LTD., de Londres, titulado "Reparación y Varada de Grandes Buques", para este tipo de instalaciones, destacando particularmente las aguas profundas en el lugar de fondeo que permite la salida y entrada de los buques en cualquier situación de marea, posibilidades de fácil ampliación en nuestro caso de gran importancia, muelles abrigados para reparaciones a flote, clima suave, buenas comunicaciones con los principales almacenes navales y lugar agradable y ameno para el descanso de tripulaciones.

Como conclusión final y resumen de todo lo dicho hemos de destacar que difícilmente podrían encontrarse condiciones más favorables para la puesta en marcha inmediata de las instalaciones proyectadas para reparación de buques en Tenerife y que desde los puntos de vista analizados la conveniencia y rentabilidad futura de esta inversión son evidentes."

En segundo lugar, razones de tipo político aconsejan una rápida y eficaz realización del proyecto, para lo que me remito a:

I. Estudio realizado por la Ponencia Económica del Seminario Cívico Militar de

Canarias, y en la que las cifras de puestos de trabajo a crear entre 1980-85, aun manteniendo el actual índice de paro del 10 por ciento, es de 229.700 nuevos empleos.

II. El informe remitido por el I. N. I. al Director General de Industrias Siderometalúrgicas en febrero de 1979.

Es, pues, urgente y necesario que se adopten decisiones con respecto al retrasado proyecto del centro de reparaciones navales de Granadilla y que el Gobierno clarifique su posición en lo que se refiere a las inversiones en Canarias, ya que ligado a este proyecto existe también un convenio entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ministerio de Obras Públicas, de mayo de 1976, para la construcción de una dársena frente al delimitado polígono industrial de Granadilla.

Por las razones expuestas solicito del Go-

bierno manifieste su posición, contestando a las siguientes preguntas:

1. ¿Va a acceder el Gobierno a las solicitudes formuladas por Diatlansa en cuanto a subvención a fondo perdido, desgravaciones fiscales y participación a través del I. N. I., condiciones indispensables para la construcción del centro de reparaciones navales de Granadilla?

2. ¿Tiene previsto el Gobierno la realización del puerto industrial de Granadilla, obra indispensable para la realización del centro de reparaciones navales en Tenerife?

3. ¿Está considerando el Gobierno las razones de tipo sociopolítico a la hora de adoptar decisiones sobre este proyecto?

Palacio de las Cortes, 17 de septiembre de 1980.—Néstor Padrón Delgado.

Suscripciones y venta de ejemplares:  
SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.  
Cuesta de San Vicente, 36  
Teléfono 247-23-00, Madrid (8)  
Depósito legal: M. 12.866 - 1961  
Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID