



C O R T E S

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1982

Núm. 74

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON ALFONSO OSORIO GARCIA

Acta taquigráfica de la sesión celebrada el miércoles, 21 de abril de 1982

Se abre la sesión a las diez y cuarenta y cinco minutos de la mañana.

CRITERIOS SOBRE LA DESIGNACION DE PONENCIAS Y TRAMITACION DE ASUN- TOS QUE SOMETE LA MESA A LA CONSI- DERACION DE LA COMISION

El señor PRESIDENTE: Comenzamos la sesión del día de hoy y, a estos efectos, quiero señalar que el señor Ministro de Industria comparecerá ante la Comisión a las once y cuarto, con lo cual tenemos aproximadamente media hora para poder resolver los dos primeros asuntos del orden del día.

El primero de ellos es someter a la deliberación y acuerdo de la Comisión los criterios sobre la designación de Ponencias y tramitación de asuntos que somete la Mesa a la consideración de la Comisión. Este asunto se relaciona con la reunión que el señor Presidente del Congreso celebró con todos los Presidentes de las Comisiones y en la que, a la vista del nuevo Reglamento, especialmente del artículo 113 del mismo, señaló la conveniencia de que, en el caso de que las Comisiones lo estimasen oportuno, se sustituyese el antiguo sistema de Ponencias por un sistema de relatorias, dado que el artículo 113 establece que se nombrará en su seno uno o varios ponentes. El objeto de agilizar la tramitación de los proyectos de ley, que no exista el sistema de ponencia ac-

tualmente conocido, sino uno o dos relatores que pudiesen rotar entre los distintos Grupos Parlamentarios, y que la discusión que se hace en Ponencia, prácticamente sin publicidad, se hiciera ya directamente en Comisión, con la máxima publicidad, de manera que la Comisión actuase como una auténtica Ponencia, y que después, los asuntos pasasen al Pleno.

Naturalmente, la tesis del Presidente es que este sistema, que se aplica en muchos Parlamentos del mundo, es deseable para la agilización de la Cámara, pero que dejaba al libre criterio de las Comisiones respectivas, no de los Presidentes ni de las Mesas, sino de las Comisiones respectivas, si se prefería seguir utilizando el sistema antiguo de designación de Ponencias colectivas o si se prefiere utilizar este procedimiento más ágil, de manera que, si a SS. SS. les parece oportuno, podemos hacer un rápido turno de opiniones de los distintos Grupos Parlamentarios sobre este tema, para tomar, en consecuencia, las decisiones que la Comisión considere oportunas. *(Pausa.)*

Tiene la palabra el señor Montserrat.

El señor MONTSERRAT I SOLE: Señor Presidente, la opinión de nuestro Grupo es que precisamente en esta Comisión existen proyectos de Ley que, por su misma naturaleza técnica, si la Ponencia funciona adecuadamente, encuentran en el trabajo de la Ponencia una función agilizadora en cuanto al trabajo posterior de Comisión, puesto que cuando llega el proyecto a la Comisión, una gran parte de la discusión ya ha sido hecha y entonces no se pierde sino que se gana tiempo con un trabajo adecuado de la Comisión. Otra cosa es el cierto, digamos, vicio en que en este momento, quizá de una manera inconsciente, se está incurriendo en el trabajo de las Ponencias, en el sentido de que muchas veces no se llega a resolver el tema a fondo en las Ponencias y entonces sí se pierde tiempo y se llega a la Comisión exactamente con el proyecto prácticamente como estaba en el trámite inicial.

De todas formas, es cierto que hay proyectos de Ley que, por su escasa importancia o por el número corto de artículos que tienen, etcétera, sí pueden ser tratados por el sistema de relatoría. La opinión de nuestro Grupo sería discutir en cada caso si es conveniente mantener el funcionamiento de Ponencias, de manera que exista una discusión de todos los Grupos, digamos, con detalle, con la profundidad que se puede hacer en Ponencia

antes de llegar a la Comisión, mientras que al mismo tiempo se permita que en algunos casos, en que los proyectos de Ley son mucho más simples, se facilite el trabajo a través del establecimiento del sistema de la relatoría.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Silva.

El señor SILVA CIENFUEGOS-JOVELLANOS: Señor Presidente, el artículo 113 del Reglamento dice, efectivamente, que después del debate de totalidad, si es que se hubiera producido, la Comisión nombrará en su seno uno o varios ponentes para que, a la vista del texto y de las enmiendas presentadas al articulado, redacte un informe en el plazo de quince días. Luego el artículo 113 admite las dos posibilidades: la de que haya un agrupamiento puramente mecánico de las enmiendas en relación con los distintos artículos del proyecto o que haya no solamente ese agrupamiento mecánico, sino que sea precedido de un debate en el seno de la Ponencia, como ha venido ocurriendo hasta ahora.

Nosotros creemos que el generalizar el procedimiento de la relatoría o de la agrupación mecánica o del ajuntamiento —quizá es un símil procesal— en relación con las enmiendas sería malo, porque hay proyectos en los que está justificado que haya un debate en el interior de una Ponencia, y la generalización del sistema de Ponencias también sería malo, porque hay proyectos donde no es necesario esto. Entonces, lo que nosotros opinamos es que debe mantenerse el mismo criterio de doble posibilidad que brinda el artículo 113 del Reglamento y que en función de la naturaleza, de las características de cada proyecto de Ley, e incluso en función de la naturaleza de las enmiendas presentadas a cada proyecto de Ley, debe optarse por la Comisión o por la Mesa de la Comisión, con el refrendo que corresponda, en uno u otro sentido, pero sin que ahora prefiguremos un modelo procesal en relación con el funcionamiento de la Ponencia que posiblemente puede ser inadecuado para determinado tipo de proyectos y adecuado para otro tipo de proyectos.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Garí.

El señor GARI MIR: Señor Presidente, nuestro Grupo no va a disentir de las tesis expuestas, que

son fundamentalmente coincidentes, del señor Silva y del señor Montserrat. En este sentido, ésta sería nuestra posición.

El señor PRESIDENTE: Perfectamente. A la vista de las opiniones emitidas por los portavoces de los Grupos Parlamentarios, si les parece a SS. SS., continuamos con el sistema de Ponencias y a la vista de los proyectos de Ley que se vayan presentando en lo sucesivo, no ya de los que están en tramitación, podremos adoptar, si lo consideramos oportuno, el sistema de relatoría.

Yo quería llamar también la atención a los portavoces de los Grupos Parlamentarios, siguiendo las indicaciones del señor Presidente del Congreso, del contenido del artículo 118 del Reglamento, que dice que «el debate en el Pleno podrá comenzar por la presentación que de la iniciativa del Gobierno haga un miembro del mismo y por la que del dictamen haga un Diputado de la Comisión, cuando así lo hubiese acordado ésta», a los efectos de que piensen sobre la posibilidad de que los distintos proyectos de Ley de esta Comisión puedan ser presentados ante el Pleno por un miembro de la Comisión que en la misma haya sido previamente elegido. Es decir, el Presidente del Congreso vería con gusto que se siguiese este procedimiento, que facilitaría y agilizaría el trámite en el Pleno y, sobre todo, permitiría una gran comprensión del proyecto antes de su discusión en el Pleno, puesto que se haría una presentación, pero, naturalmente, esto tiene que ser acordado por la Comisión que presenta el proyecto ante el Pleno, y como no es un tema que tengamos que decidir en este momento, lo único que solicito a los señores portavoces de los Grupos Parlamentarios es que lo piensen para el momento en que tengamos el primer proyecto a presentar en el Pleno.

Resueltos estos temas, pasamos entonces a la confirmación o redesignación de Ponencias de los siguientes asuntos: proyecto de Ley de Protección Pública a la Vivienda y Real Decreto-Ley de 26 de septiembre sobre impulsión de las actuaciones del Estado, que se encuentran en este momento en trámite de elaboración de informe de Ponencia y que es necesario confirmar o reconfirmar a los ponentes.

Tiene la palabra el señor Silva.

El señor SILVA CIENFUEGOS-JOVELLANOS: Señor Presidente, en relación con la confir-

mación o no de los integrantes de las Ponencias, se nos recomendó en anterior reunión de la Comisión que enviáramos una nota, cosa que este Grupo Parlamentario ha cumplido. Por lo tanto, nos queda ratificarnos en el contenido escrito de la relación que hemos enviado respecto de cada proyecto.

El señor PRESIDENTE: Señor Silva, tengo que manifestarle que el Grupo Parlamentario Socialista ha cumplido estrictamente con esa indicación, pero hay Grupos Parlamentarios que no lo han hecho, y yo quiero agradecer al señor Silva la diligencia en el cumplimiento de la petición de la Presidencia.

Tiene la palabra el señor Garí.

El señor GARI MIR: Señor Presidente, por parte del Grupo Parlamentario Centrista, aunque creo que no se ha cumplido el trámite ese de enviar el escrito correspondiente, en su momento creo que se dijo que se confirmaban los ponentes que existían en ese momento, con la única salvedad de que alguno de ellos, como estas Ponencias proceden de Comisiones anteriores que han sido refundidas, no son miembros de esta Comisión, pero, en su caso, se harían las oportunas sustituciones para que pudieran continuar siendo ponentes de los proyectos de Ley correspondientes.

El señor PRESIDENTE: Señor Montserrat, me parece que lo comunicó en tiempos.

El señor MONTSERRAT I SOLE: Yo creo que llegó el escrito, ¿verdad?

El señor PRESIDENTE: Sí.
Grupo Mixto.

El señor FERNANDEZ FERNANDEZ: Nuestro Grupo Parlamentario comunicará esta tarde si hay alguna modificación.

El señor PRESIDENTE: Socialistas de Cataluña.

El señor TRIGINER FERNANDEZ: Solamente comunicar que, al quedar solamente un miembro en la Comisión, todas las Ponencias que están en esta Comisión serían intervenidas, en lo que se refiere a nuestro Grupo, por mi persona. Por lo tanto, sustituiría, me imagino, a Salvador

Clotas, quien era titular de las anteriores Ponencias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Aguilar.

El señor AGUILAR MORENO: Nosotros mantenemos los ponentes que estuvieran en las distintas Comisiones, pero, en otro caso, si hubiera una falta de designación, asumo las Ponencias respectivas de esta Comisión, en la que entro a formar parte ahora, después de su aglomerado, podríamos decir.

El señor PRESIDENTE: Queda resuelto este trámite y pasamos al segundo punto del orden del día.

— ORDENACION DE LA TRAMITACION DEL DEBATE DEL PLAN ENERGETICO NACIONAL 1981-1990

El señor PRESIDENTE: Ordenación de la tramitación del debate del Plan Energético Nacional.

La Presidencia quiere poner sobre la Mesa de la Comisión el cambio de impresiones que la Mesa de la misma celebró recientemente sobre la forma en que, a nuestro juicio, podría ordenarse el debate para la tramitación del Plan Energético Nacional. Naturalmente, este es un simple cambio de impresiones entre los miembros de la Mesa y la decisión corresponde, en todo caso, a la Comisión.

La Mesa pensaba que la forma más ordenada de conseguir este debate sobre el Plan Energético Nacional sería proceder a la designación de la Ponencia; que la Ponencia estudiase, en una primera reunión, las autoridades o personas que debían de comparecer ante esta Comisión para informarnos de los distintos aspectos del Plan Energético; conceder un período, no de enmiendas, sino de sugerencias, de quince días a los miembros de la Comisión y que, a continuación, la Ponencia emitiese su informe, ajustándose estrictamente a los plazos que señala el Reglamento de las Cortes, es decir, no en un plazo superior a quince días. Con esto quiero llamar la atención a los señores Diputados de que nos colocamos ya en tiempo de aproximadamente un mes y diez días a partir de

este momento. Cualquier demora supondría un retraso en la deliberación de este Plan.

Lógicamente, llegábamos a la conclusión de que la convocatoria de las personas que debían de informar, a nivel Administración, sobre el Plan Energético Nacional no lo debían hacer sólo a nivel de Ponencia, sino que lo debían de hacer con periodicidad en el seno de la propia Comisión. Además, en todo caso, no debía de ser decisión de la Mesa, sino de la Ponencia designada, en la cual estuviesen representados todos los Grupos políticos, la selección o la elección de las personas que debían de ser convocadas.

Estos intercambios de opiniones entre los miembros de la Mesa quedan, en todo caso, sometidos a la decisión de SS. SS. y, por lo tanto, me gustaría, si les parece oportuno, oír la opinión de los representantes de los distintos Grupos Parlamentarios.

Señor Silva.

El señor SILVA CIENFUEGOS-JOVELLANOS: Señor Presidente, el nuevo Reglamento de la Cámara señala, efectivamente, un procedimiento determinado en la ulterior fase de este tipo de planes o programas remitidos por el Gobierno, pero concede a la Comisión la posibilidad de ordenar el trabajo en el seno de la misma antes de que se produzca el debate en el Pleno.

En el año 1979, cuando se discutió el Plan Energético Nacional, se elaboraron unas normas de tramitación, cuyo contenido sustancialmente coincide con el criterio que acaba de exponer el señor Presidente, que aparecen detalladas y con un grado de minuciosidad suficiente como para que haya pocas lagunas que luego puedan dar lugar a controversias de procedimiento, que fueron aprobadas por la Mesa de la Cámara.

Nosotros creemos que el método de debate de convocatoria de personas que se contenía en aquel documento aprobado por la Mesa sigue siendo bueno, con alguna precisión que haríamos en relación con el punto referente a las propuestas de resolución que sean presentadas por los Grupos para su debate en el Pleno. Es decir, que nuestro criterio es que los distintos puntos de ese documento de trabajo sobre el método para debatir el Plan Energético Nacional en 1979 serían aplicables a la revisión del Plan Energético Nacional y únicamente pediríamos que hubiera flexibilidad, en la medida en que la documentación presentada por el Gobierno no deja perfectamen-

te claro si el criterio del mismo se circunscribe a la parte de documento o Memoria que ha sido publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes», o si atañe a la totalidad del documento técnico anejo que ha sido entregado a todos los miembros de la Comisión. Porque tal vez si consideramos como elemento de referencia únicamente el documento presentado en el «Boletín Oficial de las Cortes» sería difícil colgar de ese documento muchas propuestas de resolución. Es decir, que esa flexibilización, para nosotros, sería que se suprimiese ese inciso, la parte final del punto 6 de las normas que fueron aprobadas para el debate de 1979, puesto que esas normas nos sirven totalmente, y esa modificación que pretendemos no deriva del hecho de que las normas nos parezcan malas tal como fueron aprobadas entonces, sino que en estos momentos, el documento que se nos ofrece por parte del Gobierno es de naturaleza metodológica distinta al que fue presentado en 1979. Por eso es necesario que haya mayor flexibilidad en cuanto a cuál es el elemento de referencia respecto del que se proponen las distintas resoluciones por los Grupos Parlamentarios.

Con esa modificación, el resto de las normas nos parece que son útiles para que haya un debate suficientemente rico y minucioso de la revisión del Plan Energético Nacional.

El señor PRESIDENTE: Señor Montserrat.

El señor MONTSERRAT I SOLE: Nuestro Grupo Parlamentario se manifiesta fundamentalmente de acuerdo con el tipo de planteamiento que se ha hecho aquí, pero quiere señalar algunas cosas. Por un lado, la necesidad de que las comparencias ante la Ponencia o ante la Comisión sean muy amplias. A este respecto, no creo que valgan las prisas con que se nos viene señalando que falta un mes y diez días para trabajar, puesto que nuestro Grupo Parlamentario tiene solicitada, de verdad, una discusión a fondo sobre los problemas energéticos desde diciembre de 1980. Además, estamos en una situación completamente distinta a la del momento de la discusión del PEN, puesto que las tareas de la Comisión son dobles: por un lado, todas las que están relacionadas con el balance de gestión de lo que ha sido el Plan Energético Nacional hasta ahora, con la legislación, con el comportamiento, con la discusión de los objetivos que estaban fijados inicialmente, y por otro lado, la revisión que, de cara al

futuro, se contiene en la documentación aportada por el Gobierno. Es decir, que esta tarea doble, de discusión de la gestión y de discusión de las perspectivas, tiene que encontrar en el trabajo de la Comisión cauce suficiente, tiempo suficiente, para llegar al fondo de los temas y que no nos encontremos al final del debate aprobando unas propuestas de resolución muy genéricas y con unas normas que, en última instancia, puede decirse que han sido más o menos aplicadas, etcétera, pero que, a la hora de la verdad, configuran un Plan Energético Nacional parecido al que se aprobó en 1979, cuyo fracaso ha sido evidente para todos, y nosotros tendríamos que tener el máximo de responsabilidad para que se llegara a una formulación que no entrara en crisis de una manera tan inmediata como lo hizo en 1979.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Martín Oviedo.

El señor MARTIN OVIEDO: Muchas gracias, señor Presidente. El Grupo Centrista está sustancialmente de acuerdo con la propuesta hecha por la Presidencia, y previamente por la Mesa, en cuanto al procedimiento de tramitar el Plan Energético. Está también de acuerdo, porque coincide, en lo sustancial, con las manifestaciones que ha hecho el Grupo Parlamentario Socialista en cuanto a que deberíamos y podríamos tomar como precedente el procedimiento de discusión del primer Plan Energético que se presentó ante la Cámara, y, por tanto, con algunos matices, nosotros entendemos que esto sería un procedimiento ágil y un procedimiento válido. Lo que sucede es que, quizá por ser la primera vez que se plantea dentro de la Comisión, parece que existen algunos aspectos de detalle que no afectan a los puntos fundamentales que valdría la pena discutir o reflexionar para, en la intención que creo que todos tenemos, buscar un procedimiento ágil y operativo.

En ese sentido, quizá la única propuesta que el Grupo Centrista querría añadir a la ordenación de trámites que ha sido hecha por la Presidencia es que la propia Ponencia, en la misma reunión en que proponga el nombre de las autoridades y personas a comparecer, hiciera un rápido examen de estas normas y pudiera sugerir a la Mesa una serie de mejoras, siempre en esa idea de eficacia, que podrían permitir agilizar los debates, por que, como digo, de una lectura que estoy hacien-

do un poco sobre la marcha y según hablo de estas normas de tramitación del Plan Energético Nacional en su fase inicial se desprenden algunas mejoras o posibilidades de mejoras que podrían permitir, repito, que en la misma reunión de la Ponencia en que se propusieran estas autoridades y personas a comparecer se hiciera ya una sugerencia a la Mesa, que podría aprobar directamente la misma, si la Comisión lo estima oportuno.

A esa sugerencia querría añadir que no sé si al escuchar al señor Presidente esta propuesta he entendido bien si el informe de la Ponencia sería anterior a los debates en la Comisión o habría un informe de la Ponencia posterior. Según las notas que he tomado, después de las sugerencias a la Comisión por parte de los Grupos Parlamentarios vendría el informe de la Ponencia y posteriormente la convocatoria de las personas y, por tanto, el debate en la Comisión. Entiendo que ese sería el procedimiento que se nos propone, para lo cual no hay ningún inconveniente por parte de este Grupo.

En resumen, nos parecen acertadas las líneas que se han propuesto por la Presidencia, con la única sugerencia que hacemos a los demás Grupos y a la Presidencia de que en la misma reunión, que puede ser una sola y con la mayor rapidez se hiciera una rápida revisión de estas normas y que se propusieran unos ajustes que quizá podrían hacer más eficaces, al mismo tiempo que acelerar, los trabajos de la Comisión en su día.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: De acuerdo con las opiniones expuestas por los portavoces de los Grupos Parlamentarios, quisiera hacer simplemente, y para terminar este asunto, alguna matización, que es la primera.

En las normas que sirvieron para la discusión del anterior Plan Energético se hablaba de un plazo de diez días para la presentación de sugerencias. El señor Silva ha dicho, con mucho acierto, que no se puede contar ese plazo a partir del momento en que se publica en el «Boletín Oficial de las Cortes» el Plan Energético Nacional, entre otras cosas porque los señores Diptuados han recibido el Plan Energético Nacional en tiempos dispares. Realmente, el Reglamento, en los artículos 196 y 198, no habla de plazos, pero el plazo normal de enmiendas es el de quince días. Teniendo en cuenta que el volumen del Plan Energético Nacional es verdaderamente importante.

yo sugeriría que, en vez de conceder un plazo de diez días a partir del día de hoy, la Comisión pudiese acordar seguir el sistema del propio Reglamento, que para los proyectos de Ley señala un plazo de quince días, no prorrogable, y que se cubriese con cierta amplitud.

Luego, marcar un aspecto del nuevo Reglamento, en el que efectivamente yo estoy de acuerdo con el señor Martín Oviedo, que debe ser objeto de estudio quizá por la Ponencia, y hacer una sugerencia a la Comisión en un asunto de esta naturaleza, ya que el artículo 198, tal y como está redactado, al hablar del examen de los programas y planes remitidos por el Gobierno, dice que «la Mesa de la Comisión organizará la tramitación y fijará plazos de la misma. La Comisión designará en su caso una Ponencia que estudie el programa o plan en cuestión. El debate en la Comisión se ajustará a lo previsto en el capítulo anterior, entendiéndose que el plazo para presentación de propuestas de resolución será de tres días, si la Mesa del Congreso hubiese decidido que aquéllas deben debatirse en el Pleno de la Cámara». Naturalmente, a mi juicio tendremos que buscar una solución de cierta flexibilidad para que, sin incumplir el Reglamento, en un asunto tan complicado como el Plan Energético Nacional, se puedan presentar estas propuestas de resolución. Verdaderamente, el plazo de tres días parece que es un plazo excesivamente perentorio y que nos va a plantear muchas dificultades. Si a SS. SS. les parece, en el momento que la Ponencia se reúna, podría hacerse alguna sugerencia a la Comisión para tratar de solventar, sin incumplir el Reglamento, por vía de interpretación, esta cuestión que se nos plantea.

No nos queda más, si a SS. SS. les parece bien, que designar los ponentes que han de estudiar el Plan Energético Nacional, porque no creo que sea necesario retrasar esta designación hasta después de que se hayan presentado las enmiendas, salvo que opinen lo contrario.

Tiene la palabra el señor Silva.

El señor SILVA CIENFUEGOS-JOVELLANOS: Señor Presidente, nosotros pensamos que lo útil era, en la medida en que sirva, y yo creo que sirve, el mismo procedimiento aplicado en el 79, con la única diferencia de que donde se dice «grupo de trabajo», habrá que decir, para acomodarnos al Reglamento, «Ponencia». Este procedimiento consistía en que se abría un periodo, que

efectivamente creemos que es mejor que sea sustituido por el de quince días, que corresponde a la filosofía procesal general del Reglamento, para presentación de sugerencias y de críticas; observaciones y sugerencias era exactamente la terminología empleada en relación con el Plan presentado por el Gobierno. A continuación, la Comisión se reúne y nombra ese grupo de trabajo o Ponencia, el cual agrupa las observaciones, las ordena y a continuación se produce la convocatoria, en la que se discuten las posiciones de los distintos Grupos en relación con las observaciones planteadas por los propios Grupos, de las personas que tengan que ilustrar a los miembros de la Comisión sobre los aspectos técnicos del Plan Energético. Termina el debate, hay un plazo, que en aplicación del Reglamento sería de tres días, pero podría buscarse alguna fórmula de flexibilización, y se presentan las propuestas de resolución que abren el debate ante el Pleno.

Ese procedimiento, que es el que figura en aquellas normas, creemos que es el útil. En estos momentos, yo no estoy en condiciones de decir quiénes van a ser los miembros de la Ponencia, pero en todo caso si aplicamos este procedimiento, el momento de designar la Ponencia sería después de que se hubiese agotado el plazo para presentación de observaciones y sugerencias, e inmediatamente antes de que se entrase en el período de agrupamiento y ordenación de estas observaciones y sugerencias.

Quiero, no obstante, insistir en lo que decía antes sobre las propias normas, que creo deben ser el marco de procedimiento al que podríamos ajustarnos en el debate, puesto que son bastante minuciosas y es que las propuestas de solución, al final, no tengan que hacer necesariamente referencia a esta brevísima comunicación del Gobierno que se nos ha remitido, porque en el debate del 79 era una comunicación mucho más extensa, donde había una distinción de doscientos capítulos, con tomas de posición mucho más concretas, mientras que ahora es una valoración un tanto genérica de lo que ha sido el Plan Energético y de unas cuantas generalidades más, sino que se pudiesen plantear propuestas de resolución que hiciesen referencia al conjunto del Plan, que está formado tanto por esto como por el documento anexo, sin salirnos, como es lógico, de ese marco de lo que es un Plan Energético, ni poder introducir propuestas de resolución que no hagan referencia a la cuestión; es decir, que no nos ten-

gamos que circunscribir a esta comunicación, porque de esta comunicación es difícil colgar cosas, ya que es una comunicación excesivamente genérica.

En resumen, las dos observaciones que hago en este momento es que, si a la Presidencia y a la Mesa le parece bien, podríamos ajustarnos a este mismo procedimiento que ya fue aprobado en su día para el otro Plan, por supuesto, pero que fue útil, y que está corroborado por la experiencia del debate, que fue un debate que yo creo que resultó interesante e importante, y que, en todo caso, las propuestas de resolución puedan realizarse al conjunto del programa y no solamente a la comunicación genérica y ambigua del programa, en alguna medida, que aparece publicado en el «Boletín Oficial de las Cortes».

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Martín Oviedo.

El señor MARTÍN OVIEDO: Muchas gracias, señor Presidente. Con toda brevedad para comentar los dos puntos.

Yo no sé si por parte del Grupo Socialista ha quedado claro si aceptan o no la propuesta que ha sido hecha por el Grupo Centrista de que habría que hacer unos pequeños ajustes a estas normas y, por tanto, que ellos hicieran la designación de la Ponencia. Nosotros queremos insistir en ello porque nos parece que es necesario; es decir, eso mismo que está planteando como cuestión de fondo el señor Silva sobre si las propuestas de resolución han de referirse al documento del Gobierno, a la totalidad del Plan o a partes sustanciales de él, como se hizo la otra vez, etcétera, es una cuestión que a mí me parece difícil que en el ámbito de una Comisión y en este momento podamos dilucidar. Por tanto, me parece que ésta y otra serie de cuestiones que viendo las normas se van a plantear sin duda, merecerían, desde nuestro punto de vista, una reunión de la Ponencia para acordar ese ajuste de normas, aunque se podría tomar, en principio, el acuerdo por parte del Grupo Centrista, como ya he dicho, de la conformidad con las líneas fundamentales de esas normas, pero haciendo algunos pequeños ajustes.

En ese sentido, yo me permito insistir en plantear ante la Comisión y la Presidencia la conveniencia de que procediéndose de inmediato, si es preciso, al nombramiento de Ponencia, se pueda

ya dar paso a ese punto en la reunión de la Ponencia.

El señor PRESIDENTE: Resumiendo, si les parece a SS. SS., los puntos expuesto, de más a menos importante a mi juicio, quiero señalar lo siguiente.

La Presidencia ha escuchado el parecer del señor Vivanco como Letrado y llega a la conclusión, puesto que le corresponde además ordenar los debates, de que la propuesta del señor Silva es perfectamente correcta con el Reglamento vigente, porque el Capítulo II del Título XI habla del examen de los programas y planes remitidos por el Gobierno. Con esta rúbrica tan general, evidentemente el Gobierno lo que ha remitido es un Plan, que es el documento total de trabajo, y, por tanto, lo que tiene que ser estudiado por la Comisión es el programa y Plan remitidos por el Gobierno en su conjunto. Realmente, la comunicación que figura en el «Boletín Oficial de las Cortes» no es el plan remitido por el Gobierno, es simplemente un breve resumen elaborado por los órganos de gobierno de la Cámara.

De manera que cabe perfectamente esa interpretación tal y como está redactado el Reglamento, e incluso pensamos que es la interpretación reglamentaria y correcta. Por tanto, creo que el problema queda absolutamente solventado, sin perjuicio de que la Ponencia, como propone el señor Martín Oviedo, lo estudie y ratifique en cierta medida esta opinión.

En lo que se refiere a los otros dos temas, creo que la cuestión ha quedado clara después del debate; es decir, que se señala un plazo de quince días hábiles a partir del día de hoy para la presentación de sugerencias y que, una vez recibidas, convocaremos de inmediato a la Comisión para el nombramiento de Ponencia. Entiendo que eso es lo que más se ajusta a las normas ya vigentes en este momento y que después esa Ponencia, en el momento que se constituya, prepare y proponga a la Comisión en su día las modificaciones que sea conveniente introducir en el texto de la disposición vigente en este momento para discutir el Plan Energético Nacional.

Si a SS. SS. les parece bien, damos por terminado este asunto y puesto que el señor Ministro de Industria está desde hace unos minutos esperando a la puerta de la Comisión, le damos entrada para seguir con el orden del día. *(Pausa.)*

— PREGUNTA FORMULADA POR DON ENRIQUE BARON CRESPO Y OTROS SEÑORES DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA SOBRE LA SITUACION ACTUAL Y PERSPECTIVAS DE LA EMPRESA ENASA

El señor PRESIDENTE: Don Enrique Barón tiene la palabra.

El señor BARON CRESPO: Muchas gracias, señor Presidente, señor Ministro, ruego me disculpen porque el pluriempleo incluso dentro de la casa produce situaciones de este tipo.

La pregunta sobre la situación actual y perspectivas de la empresa ENASA me va a permitir el señor Ministro que tenga alguna corrección por una razón evidente. Yo creo que ya lo hicimos hace tiempo en el caso de la empresa Seat y entiendo que habrá este margen en estos momentos porque desde que se formuló la pregunta, a finales del mes de enero, han ocurrido una serie de acontecimientos que modifican en cierto modo la situación y creo que clarifican también o por sí mismos han producido respuestas a alguna de nuestras preguntas.

La valoración actual que hacemos de la relación entre la empresa ENASA e International Harvester —y hago referencia a informaciones aparecidas en la Prensa norteamericana, la última en el «Herald Tribune» de la semana pasada— es que la empresa norteamericana se encuentra en una situación enormemente complicada, que puede conducir a su desaparición como empresa autónoma en su mercado original, en Estados Unidos. Por tanto, entiendo que preguntar al señor Ministro en estos momentos sobre el destino futuro de la planta de motores en España es casi una pregunta de ciencia-ficción.

Es interesante, en primer lugar, que se haga una valoración de conjunto sobre las dos primeras preguntas formuladas; es decir, la valoración que hace el Gobierno sobre la gestión realizada por la actual gerencia de ENASA. Nos consta que se ha pintado la fábrica, que se están revisando los tiempos y que también, siguiendo una tradición que existe en otras empresas y que ya vimos en el caso de Seat, ha crecido la macrocefalia de la empresa, es decir, que la plantilla de directivos ha aumentado. Nos gustaría saber en qué términos se ha seguido esta política, porque entendemos que, en un momento en que se está hablando

por los sindicatos, y especialmente la sección sindical de UGT ha considerado el problema del futuro de la plantilla, aumentar la plantilla de directivos debe tener algún sentido, sobre todo teniendo en cuenta que este tipo de cosas, aunque los americanos se marchen, va a continuar.

En segundo lugar, quería saber exactamente cuál es el control del INI sobre la gestión de la empresa, no sólo en relación con la situación pasada con el socio norteamericano, sino básicamente para saber qué es lo que piensa hacer de cara al futuro. Teniendo en cuenta la situación, que me parece que no es hoy por hoy de denuncia formal del contrato, quería saber cómo piensa el INI asumir esta situación.

Igualmente entiendo que tiene sentido saber cuáles son las aportaciones tecnológicas —pregunta número 4— que ha realizado International Harvester a Enasa hasta el día de hoy. Se pregunta concretamente si se han adquirido las máquinas «transfer». A este Diputado le consta que efectivamente se han adquirido, pero no se han instalado, y como esto guarda relación con la planta de motores, sería interesante saber también cuál es el planteamiento que tiene el INI de cara al futuro de este tipo de instalación. Asimismo, existe el proyecto del camión universal, el proyecto XCCC, que parece ser que se ha abandonado por el elevado coste y las dificultades que hay, aunque, quizá, en relación con las otras alternativas que se puedan plantear de colaboración con otro tipo de empresas, puede volver a plantearse.

Quería saber cuáles son los términos de renegociación o de denuncia del acuerdo que contempla el Gobierno español. Me permitiría ampliar esta pregunta, acerca de la consideración que le merece al Gobierno el futuro de ENASA en relación con las diferentes alternativas, algunas de las cuales han sido objeto de información por parte de la dirección de la empresa, bien a través de un posible acuerdo con otros fabricantes de tipo medio europeo, como puede ser el caso de Daf o de MAN o alguna otra empresa —no sé si se ha vuelto a considerar la hipótesis Iveco—, o también resucitar el viejo proyecto de fortalecer a los grandes fabricantes españoles de camiones, en relación con la colaboración con una empresa japonesa.

Asimismo pudiera parecer interesante, en relación con las diversas instalaciones de la empresa ENASA, especializar una de sus plantas en la fa-

bricación de vehículos militares, teniendo en cuenta que en estos momentos parece ser que lo que está salvando ENASA es el contrato de camiones con Egipto, aparte de otras perspectivas.

Por último, hay una cuestión que suscitó personalmente en la anterior comparecencia del señor Ministro para explicar la situación de ENASA, y era la que se refiere al plan de renovación de las flotas de transporte de los Ayuntamientos, que ha dado motivo a un intento de negociación por parte de los Ayuntamientos con el Gobierno. Este es un tema que entendemos importante, porque se ha hecho un esfuerzo municipal de las grandes ciudades, que suponía una petición inmediata de 500 autobuses Sanyo, que podía convertirse en un plan a varios años que permitiera a la empresa no sólo renovar utillaje y poner a punto una tecnología más moderna, sino además es un instrumento que, desde el punto de vista de este Grupo Parlamentario, tiene una gran importancia de cara a garantizar que Pegaso pueda ser un proveedor normal de los Ayuntamientos.

Somos conscientes de que en relación con la evolución de futuro del mercado español hay fabricantes europeos muy importantes que están intentando una cierta penetración en el mercado español. Nos parece que, en ese sentido, por parte del Gobierno se ha adoptado una postura enormemente negativa, en la medida en que a esta iniciativa de los Ayuntamientos sólo ha habido una contestación, y es que se vaya a pedir créditos donde se puedan obtener. Nos parece un poco absurdo que se estén haciendo expedientes de regulación de empleo que, en definitiva, se están pagando con cargo a los fondos públicos, y no se tenga en cuenta una opción que podría suponer, por una parte, un mejor servicio a los ciudadanos y, por otra, una defensa activa y de modernización de un sector que entendemos es muy importante, como el de vehículos industriales.

En este sentido, la pasividad del Gobierno nos parece enormemente criticable, porque creemos que el futuro de ENASA estaría mucho más garantizado si somos capaces de modernizar uno de sus sectores, como puede ser la producción de autobuses, especialmente en relación con una demanda social muy importante, que incluso puede suponer un ahorro energético —ya que está aquí el Ministro de Industria y Energía— en el tráfico de las grandes ciudades. En este sentido, como la cuestión guarda relación directa, querría saber el criterio del Ministerio de Industria, porque el del

Ministerio de Economía hasta ahora ha sido absolutamente negativo y contrario.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro de Industria y Energía.

El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA (Bayón Mariné): Señor Presidente, quería, en primer lugar, al tratarse formalmente de una nueva Comisión de esta Cámara, saludar al Presidente y a los miembros de la misma y ponerme a su disposición para cuantas cosas consideren oportunas.

Voy a intentar contestar a la pregunta del señor Barón con la misma concisión y brevedad con que él la ha formulado, y teniendo en cuenta, como me parece lógico, la diferencia producida entre el tiempo de formulación de la pregunta y el momento actual, a la que ha hecho referencia. Me pide que efectúe una contestación conjunta a las dos primeras cuestiones sobre la valoración que se realiza respecto de la gerencia de la empresa ENASA y en relación con el control que el Instituto Nacional de Industria tiene respecto de esta empresa.

Esta empresa, como conocen los señores Diputados, comienza a tener pérdidas en el año 1976, y acusadamente a partir del ejercicio 1978. En el momento actual los datos que tenemos son que en el año 1981 se cierra el déficit de la empresa con una cifra del orden de los 10.400 millones de pesetas, cifra sólo muy ligeramente superior en términos monetarios al déficit del ejercicio 1980, que fue de 10.200 millones de pesetas; lo que supone una cierta mejora en pesetas constantes, en términos reales, respecto del ejercicio precedente. En el momento presente, de acuerdo con los datos que la empresa está manejando —aunque no me gusta anticipar cifras de ejercicios venideros—, se encuentran en una cifra de pérdidas para el año 1982 de entre siete y ocho mil millones de pesetas; es decir, con una muy importante reducción, en términos reales, al ejercicio anterior. No es que haya que lanzar las campanas al vuelo ni ser especialmente triunfalistas sobre estos resultados, porque la empresa continúa teniendo, como sabemos y veremos, muchas dificultades; pero sí hay una mejora muy importante, nacida sobre todo del mantenimiento de unos contratos importantes de exportación, sustancialmente centrados en el contrato egipcio, que en los momentos actuales puede valorarse entre los 450 y los

500 millones de dólares, con expectativas para ejercicios venideros relativamente importantes también en el mismo campo, porque se están discutiendo nuevos pedidos por parte de la Administración egipcia. En consecuencia, hay algunos datos de orden positivo, a algunos de los cuales ha hecho referencia el señor Diputado con anterioridad, que permiten valorar la posición de gerencia de la empresa mejor que lo que podría haberse hecho hace un año.

Hemos mejorado de una manera bastante sensible la productividad. Los datos no deflactados arrojan un porcentaje del 30 por ciento —me refiero exclusivamente a no deflactados, son naturalmente mucho menores en términos reales. Se ha mejorado parcialmente, como me he referido anteriormente, la cuenta de resultados. Hay una cierta expectativa comercial de carácter inmediato y positiva. En consecuencia, ello nos permite afrontar el problema actual que tiene la empresa con una carga menor de negatividad o de dramatismo de lo que hace un ejercicio hubiera podido realizarse.

El grado de control que el Instituto Nacional de Industria conserva sobre esta empresa estaba descrito en el contrato original con IH, al que me referí en alguna otra sesión de la anterior Comisión de Industria y Energía, y que sustancialmente se centra en el principio de la existencia de una gerencia a nivel de consejero delegado designada por el equipo norteamericano y de un doble número de Consejeros del Instituto Nacional de Industria respecto de los de IH, tanto en el Consejo de Administración de la empresa como en su Comité ejecutivo: ocho consejeros frente a cuatro en el Consejo del Instituto, cuatro frente a dos en el Comité ejecutivo correspondiente; y al mismo tiempo en la residencia en el Consejo de Administración del Instituto Nacional de Industria de la competencia para la aprobación de los programas, Presupuestos y planes a medio plazo de la empresa.

Hace gracia el señor Barón de la tercera pregunta sustancialmente referida a los objetivos industriales, en la que califica incluso con el término de ciencia-ficción la posibilidad de construir la fábrica de motores y hace únicamente hincapié más particular en el problema de la adquisición de las máquinas «transfer» necesaria para la construcción de esa fábrica de motores.

No hay, obviamente, que ocultarlo; nunca lo ha ocultado el Ministerio. Yo mismo en el Pleno

del Congreso que inauguró el nuevo régimen de preguntas contesté, a petición del Diputado señor Fraga Iribarne, una pregunta en este sentido de que no hay en el momento actual, y según nuestras noticias, posibilidad económica de que International Harvester cumpla en los términos previstos los compromisos de orden financiero a que el contrato le obligaba. ¿Cuál es la razón? Es un tema que creo que no es ni momento de entrar en ello ni nos conduciría a ninguna conclusión de orden positivo, sustancialmente, la razón deriva de la fortísima caída de ventas en el mercado norteamericano que no solamente impacta en la situación financiera de IH, sino que de modo grave impactaría en las ventas futuras de esa fábrica de camiones cuyo 90 por ciento estaba en principio destinado a la exportación.

En relación con este tema tiene importancia la cuestión suscitada de las máquinas «transfer». Las máquinas «transfer», según los datos que obran en el momento actual en ENASA, han sido parcialmente adquiridas por International Harvester en cuantías que se valoran por ENASA en una cifra algo superior a los 500 millones de dólares, porque International Harvester se anticipó en el cumplimiento del contrato y fue ya adquiriendo a su cargo las máquinas correspondientes para las series de la fabricación de camiones.

Este tema es absolutamente ajeno a un planteamiento económico de ENASA a quien ni beneficia ni perjudica la actividad realizada, en este caso por un tercero contractual, puesto que es fuera de limitaciones de contrato y que, en consecuencia, ENASA no sufre respecto de las adquisiciones que International Harvester haya hecho al respecto ni tiene compromiso ninguno con las adquisiciones que esta empresa norteamericana haya podido realizar.

Por lo que se refiere a la colaboración en el desarrollo tecnológico, la noticia que el equipo genérico español de ENASA nos facilita en el momento actual es positiva respecto a que esta colaboración se ha llevado a cabo de una manera seria por lo que respecta al centro de servicio de recambios, al programa de reordenación de fábricas, al establecimiento de la contabilidad homogénea de concesionarios, a la creación de una asociación y corporación de marketing, a los planes de mejora de productividad, a la modernización de sistemas, a los programas financieros de información de gestión y a distintos planes concretos de productos como una mejora progresiva en la

gama actual de vehículos ligeros, medios y pesados de mercancías y vehículos de pasajeros.

Respecto de otros compromisos de orden tecnológico que en el momento del contrato hubieran podido tomarse y que sustancialmente se referían al motor 12 litros y a la nueva familia de camiones, los datos que tenemos es que se ha desarrollado en Estados Unidos un trabajo relativamente importante que se ha valorado en 250.000 horas/hombre respecto al análisis tecnológico del nuevo producto sin que tenga ENASA la propiedad de esos estudios ni haya podido obtenerse de los estudios realizados ninguna conclusión que pueda ser definitiva respecto de este planteamiento.

Finalmente, plantea el señor Barón el problema de futuro. ¿Qué va a ocurrir formalmente con el contrato firmado y cuáles son los planes de futuro que tiene ENASA al respecto? Quiero en este sentido decir que estamos en un momento de absoluta transición en el que nuestra preocupación sustancial ha sido que la posición de las cuentas no se perjudique sino que se mejore con la continuación de algunos contratos de interés, como el que me he referido anteriormente, para permitirnos estar en una mejor posición negociadora.

Respecto del contrato, no se ha producido aún una rescisión formal del mismo; no ha habido una denuncia formal. La experiencia que tenemos de estas denuncias formales no es especialmente buena y el Instituto Nacional de Industria en el momento actual está analizando, junto con organismos jurídicos del Estado, las distintas posibilidades de esa denuncia formal o las posibilidades de llegar a una negociación en otros términos; negociación que en el momento actual no creemos que sea posible ni interesante para Enasa mantener de manera alguna en los términos del contrato anterior, sin utilizar precisamente la anterior figura contractual para tomar una posición negociadora distinta.

Puede ser que el día de mañana —y el día de mañana a lo mejor es el próximo ejercicio— nos interese un tipo determinado de relación tecnológica con International Harvester o de relación de marketing, pero en el momento actual no creemos que sea factible la continuación, por supuesto no ya de los términos del contrato, sino de unos niveles de colaboración general.

Quedan abiertas, entonces, las distintas posibilidades de colaboración con otro orden de fabri-

cas nacionales o extranjeras. Este tema todavía no está decidido y, en consecuencia, no tiene todavía Enasa un nuevo plan de acción distinto del que se tenía hasta el momento presente.

A continuación, y por fin, plantea el señor Diputado una cuestión tal vez marginal a esto, pero que tiene cierto interés y a la que nos hemos podido referir conjuntamente en una ocasión. Se trata del problema de la renovación de la flota municipal. Creo que en aquella ocasión le contesté, y tengo la misma idea que en aquel momento, que desde luego desde el punto de vista del Instituto Nacional de Industria y de la Empresa Nacional de Autocamiones se ve con buenos ojos la posibilidad de realización de un programa de flota municipal y que, en ese sentido, no solamente desde la propia perspectiva del INI, sino incluso de perspectivas más generales de política industrial o de política energética eso es positivo en sus términos generales.

¿Cuál es el problema que se plantea? El problema que se plantea principalmente es financiero-municipal, de poder tener acceso a los créditos correspondientes para efectuar las renovaciones de flota. En ese sentido creo recordar que se abrió una nueva línea de crédito en los bancos oficiales para la renovación de flota de servicios regulares de viajeros que tuvieran una antigüedad, no recuerdo en este momento exactamente cuál era, pero me parece que se fijó una antigüedad superior a los quince años. Esa línea no está todavía agotada y, en consecuencia, hay posibilidad de tener acceso a la misma.

El señor PRESIDENTE: El señor Barón tiene la palabra.

El señor BARON CRESPO: Señor Presidente, señor Ministro, veo que me ha contestado con la misma parquedad con que yo he formulado las preguntas.

En cuanto a las cuestiones sustanciales, en primer lugar, nosotros nos felicitamos también de que se haya contenido la hemorragia, que no solamente es fruto de la colaboración del contrato con International Harvester, sino que también es consecuencia del Plan 125 y del intento de racionalización que se ha hecho. En este sentido quiero afirmar, en relación con la cuestión general del futuro de ENASA, que en el terreno de la fabricación del vehículo industrial nosotros entendemos que la industria española —y concretamente en el

caso de ENASA— tiene un carácter estratégico, incluso en términos de independencia y de defensa, que desborda el carácter meramente comercial de la cuestión. Es decir, nos parece muy importante el haber conseguido o estar en vías de conseguir —con la colaboración no sólo de una asistencia extranjera, sino también con una colaboración enormemente responsable por parte de los Sindicatos— un saneamiento de la fábrica, porque entendemos que ésta es una industria absolutamente necesaria para el país, que no se puede tratar como otras, incluso de vehículos de automoción, de las que se va a hablar hoy más adelante.

En segundo lugar, hay una cuestión en relación con International Harvester que no solamente, de cara al futuro, depende de la recuperación del mercado norteamericano. Según nuestras informaciones —que provienen en parte del sindicato norteamericano de la United Automovil Walkers, pero también de las revistas especializadas, y me remito al artículo del «Herald Tribune» al que se ha hecho referencia incluso en la Prensa diaria—, International Harvester tiene problemas graves de gestión, que han conducido a la dimisión del consejero delegado y que, como he dicho antes, ponen en cuestión su propia supervivencia, a través de una posible adquisición por John Deere, o habrá que ver la estrategia de General Motors en este terreno. Es decir, International Harvester, en principio, con una probabilidad muy aplastante, se puede decir que ha dejado de ser un interlocutor válido. En todo caso creo que de las alternativas que se pueden plantear, una la ha apuntado el señor Ministro, que es la denuncia formal, y la otra la ha insinuado, que es la separación amistosa, o el establecer relaciones de otro tipo. Pero lo que parece evidente en la opción International Harvester, y a mí desde luego personalmente me hubiera gustado que me hubiese desmentido el señor Ministro y me hubiese dicho: independientemente de lo que pase vamos a hacer la fábrica de motores, es que esto parece que puede ser ciencia-ficción, yo no lo he dicho porque desee que lo sea, sino porque me parece que en estas circunstancias es muy difícil.

Lo que sí parece cierto, por lo que ha dicho el señor Ministro, es que se han producido una serie de mejoras en la gestión concreta de la fábrica y de la red comercial, ahora curiosamente, y esto salva quizá un poco nuestro complejo nacional, parece ser que el motor de doce litros, que era de

tecnología estrictamente española, es un motor que ha resistido las pruebas que se han hecho en Estados Unidos, y parece que es un motor que puede tener bastante futuro. Esto creo que es importante el afirmarlo en relación también con otras posibilidades que puedan existir. Está claro que por parte norteamericana no se va a cumplir el contrato —aunque tenemos un pequeño contencioso con el Ministerio en relación con la anterior comparecencia, que no conocemos exactamente el contrato, conocemos el texto de acuerdo de principios, en inglés, por lo menos este Grupo Parlamentario— y lo que parece cierto es que la situación se ha acabado y hay que tomar otras opciones. Puede ser que si las cosas van mejor el año que viene se llegue a determinados acuerdos comerciales, pero lo que se pactó ya no tiene sentido. Entonces, ahí sólo cabe esperar una defensa estricta de los intereses de la empresa y de los intereses españoles.

En relación con el planteamiento de las máquinas «transfer» entiendo que, por parte española, nos desentendemos de la inversión que se ha hecho, que a mí me parece enormemente elevada, porque 50.000 millones de pesetas incluso están por encima del promedio de lo usual en este tipo de inversiones, pero esto parece que es un compromiso que contrajo la parte norteamericana en función de las expectativas que podía tener de producción y no sé si incluso puede haber una cierta renegociación a la baja. Ahora mismo no tengo material suficiente para establecerlo.

En cuanto al futuro es donde quizá la contestación del señor Ministro ha sido más insatisfactoria, porque sería importante también saber hacia dónde vamos. Sabemos que estamos dispuestos a soportar las pérdidas que conlleva el mantenimiento de la empresa, pero también hay una cosa clara, que viene de antes del contrato con International Harvester, y es que sabemos, en un mercado enormemente difícil, que la opción autárquica, en principio, o la opción de jugar en solitario no nos vale a nosotros; y no nos vale porque, además, no le vale a casi ningún fabricante mundial. A mí sí me gustaría que el señor Ministro hubiera sido más explícito, incluso en los términos en los que se está produciendo la información en el seno de la empresa. Es decir, si el Gobierno en estos momentos contempla con una cierta simpatía un acuerdo con fabricantes similares, con un cierto reparto, lo cual podría permitir, incluso, de cara al futuro, superando la barrera de

las 20.000 unidades con otras empresas europeas, llegar a un cierto reparto y especialización, o bien se puede llegar a considerar la opción con Motor Ibérica si el Gobierno entiende que esto puede tener un cierto interés. Yo agradecería al señor Ministro que fuera un poco más explícito en este terreno.

Por último, en la cuestión de la renovación de la flota municipal, siento disentir del señor Ministro, hay cuestiones que son graves; por ejemplo, hay Ayuntamientos españoles que están disponiendo, en este momento, graciosamente, de otros tipos de unidades, que están concebidas como unidades de transporte urbano; porque hasta el momento la mayor parte del trabajo que hace ENASA es coger un chasis de camión, carrozarlo y ponerlo como autobús urbano. Le puedo decir que hay Ayuntamientos que tienen vehículos Mercedes Benz, cedidos graciosamente, que cada cuarenta días entran en taller, mientras que los Pegaso entran cada cuatro o cinco días. Desde este punto de vista nuestro planteamiento no solamente es de que se venda barato a los Ayuntamientos porque pueden estar más ligados a nosotros. El problema es que Pegaso tiene que hacer un esfuerzo muy importante por modernizar su tecnología y por prestar un buen servicio. En este sentido la línea de crédito oficial que ha apuntado el señor Ministro nosotros no la vemos. Lo que hay es una manifestación, y tengo aquí copia de una carta del Ministro de Economía al Delegado de Hacienda del Ayuntamiento de Madrid en representación de todos los Ayuntamientos, en la que le dice literalmente que lo mejor es seguir el camino de una negociación directa de cada Ayuntamiento con la entidad bancaria que juzgue oportuna. Nosotros lo que decimos es que eso no debe de ser así, sino que tiene que haber un plan, porque el dinero público se está gastando de todas maneras, y lo que hay que hacer es gastarlo de la manera más racional posible.

Nosotros entendemos que debe haber un plan bianual que empezaría con un pedido, concretamente para el bienio 82/83; le puedo citar las cifras, que serían, por ejemplo, de 400 autobuses en Madrid, 300 en Barcelona, 85 en Valencia, 70 en Málaga, 150 en Sevilla, 50 en Valladolid y 60 en Las Palmas —y esto por citar solamente algunas de las grandes capitales—, lo cual supone 500 autobuses al año, aparte de que calculándolo en conjunto para los Ayuntamientos puede haber mucho más trabajo. Esto le podría permitir, en

un plan bianual, el pensar en fabricar 1.000 autobuses e incluso en un período cuatrianual, pensando en la posible demanda inducida y en el aumento que pueda haber, en un plan que permitiera fabricar tres o cuatro mil autobuses, lo cual entiendo que puede justificar inversiones importantes por parte de ENASA, para mejorar su competitividad y su capacidad en ese terreno tan concreto.

Entiendo que el Gobierno debía de tomarse mucho más en serio esta cuestión y plantear o una línea de crédito oficial, o un convenio con la Banca privada, con posible subvención del tipo de interés, o con alguna fórmula financiera que lo permitiera, porque ésta es una cuestión que no solamente, repito, es para prestar mejor servicio en los Ayuntamientos, es que puede permitir que ENASA —así como está vendiendo camiones militares, que parece que son bastante buenos, a Egipto— pudiera fabricar y vender autobuses urbanos con mucha más capacidad. Este es un sector de los que tienen futuro, sobre todo si conseguimos mejorar el servicio de transporte público en las ciudades. Esta es una necesidad que no va a conocer un decrecimiento importante sino que, por el contrario, cada vez se plantea como una cuestión más necesaria en términos de ahorro de energía y de racionalidad de la convivencia. Por eso, en este último aspecto creo que la postura del Gobierno es una postura que responde bien a que no se ha estudiado seriamente la cuestión o a una cierta cicatería, con una visión miope, porque el dinero se está gastando y prueba de ello es que los expedientes de regulación de empleo de ENASA del año 1981 han costado 1.200 millones de pesetas, sin producir nada más.

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA (Bayón Mariné): Muchas gracias, señor Presidente.

El señor Diputado plantea cinco cuestiones distintas. El tema de las pérdidas, la posición de International Harvester, las cuestiones tecnológicas, el futuro y la singular cuestión de la flota local.

Primero, respecto al tema de las pérdidas estamos absolutamente de acuerdo. Creo que han pasado los tiempos de «Bienvenido Mr. Marshall». No es que International Harvester llegará aquí y

gracias a eso ENASA se convirtiera en una empresa mejor gestionada. Han aportado muchas cosas positivas que creo que hay que valorar y la empresa tenía también una tecnología de base absolutamente seria y el Plan 125 era un plan bueno en sus términos generales. Ese plan es bueno en su conjunto no solamente por lo que significa en sí de su formulación, sino porque —y lo ha dicho también el señor Diputado— había una responsabilidad; él se ha referido a las centrales sindicales, a la propia empresa y al instituto en el hecho de su gerencia.

Es decir, no partíamos de la base de una empresa tercermundista, sino de una empresa que, por unas circunstancias distintas, estaba en una muy difícil situación de pérdidas. Absolutamente obvio.

Ligado a este tema está el de la tecnología. Por las mismas razones tenemos que, no ya por mantener una postura de españolismo, sino porque tecnológicamente era así, el motor de doce litros es un motor que ha dado buen resultado, que tenía una tecnología básicamente española, y la última noticia que tengo de ENASA es que se han realizado en estos últimos tiempos unas pruebas comparativas con motores líderes de la competencia mundial que están dando unos resultados bastantes buenos. Es decir, que tenemos ahí un motor que nos va a permitir soportar en estos años inmediatos la situación de una mejor manera.

Nos quedan dos grandes cuestiones referidas a ENASA. Una de ellas, la posición de Harvester, y otra, el futuro. Antes he dicho que no entraba en las causas distintas que habían provocado la situación de Harvester, y me refería principalmente a que había una, por encima de las demás, que era la gran, la difícilísima situación del mercado de camiones norteamericano. Evidentemente, Harvester ha tenido también otras dificultades de orden distinto, que sustancialmente no se refieren sólo a problemas de gestión —eso ha sido un efecto, una consecuencia—, han nacido unas dificultades financieras muy grandes. Ha tenido que hacer frente a una renegociación de unos créditos por valores verdaderamente ingentes, en que algunos bancos, en los últimos minutos, no han acudido en las condiciones de renegociación que la empresa pretendía. Esto ha supuesto una quiebra importante de los principios económicos, financieros y de gestión de la propia empresa que ha tenido unas consecuencias respecto a su ges-

ción particular, pero que ha tenido también unas consecuencias, que son las que a nosotros más directamente nos afectan respecto a la incapacidad de Harvester de hacer frente a determinados compromisos, no sólo internacionales, como el nuestro, sino respecto a los propios planes internos de expansión que la empresa tenía.

Esto no significa, sin embargo, que International Harvester —no sería yo tan drástico en esa afirmación— deje de ser un interlocutor válido al efecto. Se trata de una empresa muy importante de autocamiones, que tenía un capital, una estructura y un mercado que por el momento actual no la hacen desechar de negociaciones futuras.

Tenemos una ventaja con Harvester; ya conocemos de qué va y tenemos un conocimiento concreto de su tecnología, que, tal vez, a medio plazo pueda sernos de utilidad. Esto no significa que las conversaciones deben dirigirse hacia Harvester, sino que yo no sería tan drástico en la línea de que deje de ser un interlocutor válido y que haya convertido en válidas a otras opciones o a otras casas norteamericanas por ese simple hecho.

¿Cuál es el futuro? Sin lugar a dudas, no tenga cuidado el señor Diputado, que el futuro será el que el Gobierno, a través de sus órganos, considere en cada momento el de la mejor defensa de los intereses nacionales al respecto; intereses nacionales en los que hay que valorar, en primer lugar, la pérdida que para International Harvester deben ya de suponer las aportaciones de capital que se efectuaron en dos ocasiones distintas, por una cuantía global de unos setecientos millones de pesetas.

En segundo lugar, la valoración de orden jurídico que debemos hacer respecto de indemnizaciones posibles, que en el mundo de los Tribunales internacionales no se están concediendo en estos días de acuerdo con unos criterios amplios de negociación comercial, obteniéndose siempre mejores condiciones —aunque a lo mejor el orgullo del triunfo en una sentencia internacional a alguien le valga mucho, a mí poco—; obteniendo mejores resultados, en una negociación directa, que normalmente a través del planteamiento formal de unos contenciosos.

¿Hacia dónde va a ir ENASA? Siento que no le haya parecido muy satisfactoria al señor Diputado la respuesta; mi respuesta era muy concisa respecto de un tema, y es: nos hemos colocado en una posición en la que con los contratos egipcios

y la pegada en el mercado del motor de doce litros tenemos un año 82 y un año 83 notablemente mejores que los años 80 y 81.

En consecuencia, no nos interesa ir a la carrera de la búsqueda del socio internacional, efectuando una almoneda de la posición, sino que nos interesa seleccionar con mucho cuidado cuál sea la opción del futuro; y el señor Barón ha apuntado varias. Hay unas opciones posibles, que son las de ir parcelando hacia el camino de una especialización y pactos distintos con empresas diferentes. Hay otras opciones que pueden ser opciones globalizadas. El ha citado el caso de empresas, alguna de ellas instalada en territorio nacional; podría citarse el de otras. Hay otras empresas europeas interesadas firmemente en la opción ENASA, sin que por el momento haya tampoco un mantenimiento lo suficientemente normalizado de relación como para poder exponer públicamente que estamos en negociaciones con tal o cual empresa.

Estamos intentando valorar nuestra posición de una mejor manera así como también la del mercado español. En ello impactan la propia situación de las empresas europeas en el momento actual y de las empresas americanas, habida cuenta de su situación de mercado, y, al mismo tiempo, los pactos ya realizados por otras empresas españolas, por otros pactos internacionales. Tema que en absoluto —y el señor Barón ha citado uno de ellos— hay que echar en olvido; pero creo que por el momento sería prematuro entablar una negociación concreta con una de estas empresas.

Respecto al problema que me plantea de la renovación de la flota municipal, le diré que yo no conozco ese documento que el Ministro de Economía ha remitido al Ayuntamiento de Madrid; hablaré con el Ministro de Economía del asunto porque evidentemente, desde el punto de vista del Ministerio de Industria, esa es una oferta que interesa y ese es un planteamiento que puede ser positivo e interesante. Ahora bien, le recuerdo dos cosas; una de ellas, que existe ya una línea de crédito oficial abierta, en la que no ha habido una demanda municipal importante; posiblemente haya que negociar o hablar con los Ayuntamientos de otro orden de condiciones, pero creo que es una posibilidad seria. Y la segunda que en cualquier caso —y lo hago ya como ofrecimiento formal—, ENASA está absolutamente abierta a dialogar con los Ayuntamientos sobre fórmulas financieras de adquisición, sobre la base de unos

contingentes relativamente importantes de pedido, como los que el señor Barón ha mencionado.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro, por su comparecencia ante la Comisión. Esperamos verle pronto por aquí. Pasamos al siguiente punto del orden del día. *(Pausa.)*

COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA, CON OBJETO DE INFORMAR SOBRE EL PROGRAMA DE REESTRUCTURACION DE LA EMPRESA SEAT, FORMULADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO COMUNISTA

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Montserrat.

El señor MONTSERRAT I SOLE: Señor Presidente, en primer lugar, agradecer la comparecencia del señor Bustelo ante la Comisión para responder a nuestra pregunta sobre Seat, tema que nos viene preocupando desde hace tiempo y respecto del que, por diversas circunstancias, con las excusas que en su día presentó el señor Bustelo, se ha venido postergando esta comparecencia.

El tema de Seat es uno de los temas industriales más importantes en nuestro país, no solamente por lo que significa la Seat en sí, en su plantilla, en su capacidad de producción, en sus instalaciones, sino también por las repercusiones que tiene en el conjunto de la industria auxiliar del automóvil, de manera que puede considerarse que hay una relación, entre de uno a tres, a uno a cinco, empleos adicionales, relativamente directos con respecto a los que mantenga la empresa Seat. Es decir, el tema de la Seat en estos momentos tiene una enorme importancia de cara al conjunto del tejido industrial, no estrictamente metalúrgico, sino incluso más amplio, de regiones como Cataluña, Navarra, y en el conjunto de la tabla industrial española las compras y ventas de Seat tienen un enorme peso.

La situación actual es una situación que, a nuestro entender, no está clara. Nuestro Grupo Parlamentario, de acuerdo con Comisiones Obreras, mantenía unas posiciones muy reticentes con respecto a la viabilidad de los acuerdos con la Fiat; estos acuerdos con la Fiat han fracasado ostensiblemente, y entonces nuestro interés es saber

cuáles son las posibilidades que hay en este momento de reconducir la situación de Seat.

En la práctica, desde el punto de vista de los trabajadores, lo único que en estos momentos se ve son las presiones para la reducción de plantilla. Ha habido en un período reciente 5.300 bajas voluntarias incentivadas, hay un expediente de suspensión de contratos de trabajo para 2.316 trabajadores más con carácter relativo para el año 82, hay una presión adicional con respecto a 1.200 trabajadores más; en la respuesta a una pregunta formulada por nuestro Grupo se insistía en que había un excedente de plantilla de 7.000 trabajadores para alcanzar el nivel de competitividad, pero no hay un claro conocimiento de cuáles son los planes de viabilidad de la Seat, cuáles son las perspectivas en este momento, que, efectivamente, es un momento difícil, que lo comprendemos, es un momento de transición, de adaptación a las nuevas situaciones, y estamos a lo que el señor Bustelo quiera explicarnos de cara a la viabilidad, a ver si con la respuesta que él nos pueda proporcionar tranquilizamos a los trabajadores de Seat, tranquilizamos a una gran parte de los trabajadores industriales que dependen de la actividad de Seat e incluso también, evidentemente, a una parte importante de la pequeña y mediana empresa.

Es evidente que continúa dentro de Seat una situación, heredada en gran parte del pasado, de desorden administrativo, de desorden en la gestión. Las bajas que se han producido, incentivadas, no estaban articuladas en un plan de adaptación a una nueva plantilla prefigurada, sino que han sido bajas voluntarias que han tenido una incidencia completamente distinta en unas secciones que en otras; existe una situación de desproporción entre la plantilla, digamos, comercial y administrativa, y la plantilla industrial, mientras que las bajas fundamentales se han producido en el terreno de la producción industrial. Es decir, hay una serie de elementos aquí que sometemos a la consideración del señor Bustelo, para que pueda aclararnos el tema y podamos avanzar en la visión de futuro de una empresa que, desde el punto de vista interno, está, en opinión de los trabajadores, en una situación, digamos, prácticamente de desmoralización ante el futuro, desmoralización que no se debe a una falta de voluntad de los trabajadores para negociar, para discutir, para llegar a acuerdos, para formular actitudes flexibles de cara a la necesaria adaptación de la em-

presa, sino a la indefinición de los planes con respecto a ella.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: El señor Presidente del Instituto Nacional de Industria tiene la palabra.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Bustelo y García del Real): Muchas gracias, señor Presidente; ante todo, manifestar a sus señorías mi satisfacción por volver a la que hoy es Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, antes era Comisión de Industria y Energía, ante la que yo tuve que informar varias veces en distintas capacidades; es la primera vez que vengo a informar a sus señorías en la capacidad de Presidente del Instituto Nacional de Industria, y puedo asegurarles que en la medida de mi capacidad estoy siempre dispuesto a venir a informar cumplidamente, en la medida que se pueda, a los señores Diputados, de la hoy complicada vida de las numerosas empresas de las que es responsable el Instituto Nacional de Industria.

Hoy el motivo es la pregunta del Diputado del Grupo Comunista don Antonio Montserrat, y participo de algunas de las reflexiones generales que ha hecho, aunque discrepo de algunas concretas, como quedará claro a lo largo de mi exposición. No quiero abusar de la paciencia de sus señorías, voy a intentar resumir brevemente cuál es la situación de Seat hoy y cómo la vemos cara a los próximos cuatro o cinco años; haré un resumen lo más breve posible y estaré a disposición de sus señorías para naturalmente contestar todas aquellas preguntas de las que sea capaz.

El plan de reestructuración de Seat hoy en vigor tiene su base en el plan estratégico de la empresa, presentado al Instituto Nacional de Industria en julio de 1981, y aprobado por el Ministerio de Industria como marco de referencia para los planes bianuales de empresa previstos para el sector del automóvil, según el Real Decreto 816/1979. Voy a pasar por encima de cuáles han sido las vicisitudes de esta empresa que, como sus señorías saben perfectamente, fue creada en 1950, con un planteamiento de gran integración, de grado de nacionalización alto, completamente vertida hacia el mercado interior y cuyo objetivo era facilitar la creación de una infraestructura in-

dustrial que permitiese luego el salto adelante de los años sesenta y setenta.

Voy a empezar hablando de un hito importante en la vida del sector del automóvil que se marca en el año 72, cuando se aprueba una nueva normativa que cambia totalmente el comportamiento del sector del automóvil en los veintidós años anteriores. El mercado se hace competitivo, se va abriendo paulatinamente a empresas multinacionales; hoy día existen junto a Seat cuatro empresas importantes del automóvil pertenecientes a grandes multinacionales, y a finales de este año saldrá al mercado la número cinco, la General Motors; por lo tanto, cinco multinacionales.

A partir de 1972, como digo, la legislación, buscando una reestructuración del sector, permite la entrada de Ford en determinadas condiciones, creación de puestos de trabajo, etcétera; se habla ya de la previsible incorporación de nuestro país a la Comunidad Económica Europea, por lo que había que acabar en el período de protección del mercado interior, autárquico, y empezar a mirar hacia el futuro, en un mercado mucho más concurrencial, mucho más competitivo, y mirando hacia los mercados al exterior.

Entonces, Seat se planteó adaptarse a esta nueva situación y hubo una negociación de nuevos acuerdos con Fiat, cuyo objetivo era una mayor integración de Seat en la multinacional italiana, siguiendo un poco el ejemplo de las otras empresas presentes en España en el sector del automóvil.

Se hizo un plan de reestructuración, que fue actualizado en mayo del 79, y pasó a formar parte de los acuerdos firmados entre Fiat y el INI el 11 de junio de 1979.

Como saben muy bien SS. SS., a partir de la ruptura con Fiat, desde junio de 1980, y hasta mayo de 1981, se mantuvieron difíciles conversaciones entre Seat, Fiat y el INI para resolver, en vía amistosa y de transacción, los incumplidos acuerdos, incumplimientos claros por parte de Fiat de los acuerdos de 1979. El acuerdo de transacción consistió fundamentalmente en el cese de Fiat como accionista de Seat, al ceder todas sus acciones al INI. A la firma del acuerdo, en mayo de 1981, la Fiat cedió al INI dos millones ochocientas mil acciones al precio simbólico de una peseta. En los acuerdos también quedó formalizada la venta de otros dos mil millones doscientas mil acciones; son acciones cuyo valor nominal es 1.000 pesetas, en julio de 1982 se cerrará esta

operación a un precio simbólico sobre unas bases concertadas.

Con esta cesión de Fiat, una vez que cerremos la operación en julio de 1982, la participación del Instituto Nacional de Industria en Seat será del 95 por ciento.

El acuerdo de transacción con Fiat significó también, de forma importante, una reducción de los royalties a pagar a la multinacional italiana, que están valorados en una reducción de 5.200 millones de pesetas para el período 1981-1986. El acuerdo de transacción INI-Fiat, informado por el Consejo de Estado, fue aprobado por el Gobierno en virtud de Real Decreto de 3 de agosto de 1981.

Simultáneamente a este acuerdo de transacción, Fiat se comprometió a realizar exportaciones de vehículos Seat a través de su red de venta, en una cifra próxima a 400.000 unidades en el período 1981-1985, y hay que decir que, hasta la fecha, está cumpliendo correctamente esta obligación de impulsar, a través de su red comercial, estas cifras de exportación de modelos Seat, fundamentalmente el Panda en estos momentos.

A partir de 1983, de acuerdo con la transacción con Fiat, Seat quedaba en libertad para exportar a través de su propia red los modelos de diseño propio.

Entonces, a principios de 1981, nos encontramos con la ruptura de Fiat y con una situación real que les voy a describir clara y brevemente.

Rotas las relaciones con Fiat, un acuerdo transaccional, que yo creo que fue bien negociado y que, como podrán ver SS. SS., era favorable a Seat, dadas las condiciones, y una situación real que, siguiendo la desvinculación de Fiat, era agravada por una caída del mercado interno. Debo adelantar a SS. SS., aunque luego les daré cifras, que el mercado interno está todavía por debajo de las cifras alcanzadas en 1974; en 1974 y 1975 existían unas previsiones que consideraban que en el año 1981-1982 estaríamos en el millón de automóviles registrados nuevos en el mercado nacional, y la cifra real del año pasado ha estado en los 521.000. Por ejemplo, en 1981, frente a 1977, para no irnos hasta antes de la crisis energética, la reducción del mercado interno era de un 25 por ciento.

La situación de Seat a principios de 1981. Cuando yo me hago cargo de la Presidencia del INI, me encuentro con una nueva caída de las ventas de Seat y de la cuota del mercado interior,

incluso por debajo de las cifras de 1980; unos «stocks» de productos terminados próximos a las 90.000 unidades, y también unos «stocks» muy elevados en materias primas y productos en curso de fabricación; una situación financiera muy desfavorable con una inadecuada relación, lógicamente capitales propios a fondos ajenos, y un elevadísimo índice de endeudamiento a corto plazo respecto a los recursos a largo plazo. Y, finalmente, unos elevados costes de estructura.

Ante esta situación, en abril-mayo de 1981, es decir, hace un año, la nueva dirección de Seat-INI se planteó la necesidad de un plan estratégico, que es el que les voy a resumir a continuación, y al mismo tiempo una serie de medidas que se han acometido desde mayo de 1981 en el terreno comercial, financiero y de estructura, que permiten decir que hoy la empresa está en unas condiciones mucho más favorables de lo que estaba hace doce meses.

Para este plan estratégico es lógico, y SS. SS. lo comprenderán, trabajamos partiendo de un entorno macroeconómico, de acuerdo con las previsiones oficiales; hay unas estimaciones de crecimiento del PIB; las series históricas nos demuestran que normalmente podemos conservar; un 3,2 por ciento del total consumo privado nacional se destina al automóvil nuevo, siempre que no se endurezca más la fiscalidad, que es relativamente alta, por lo menos eso decimos los fabricantes. Naturalmente, también a partir del momento de la desvinculación con Fiat, es lógico que nos planteásemos el tema de iniciar inmediatamente conversaciones exploratorias para buscar una solución a medio plazo para Seat con alguna firma multinacional importante, que nos permitiera incorporar la tecnología necesaria, porque, naturalmente, para la dimensión de Seat, cualquier innovación tecnológica en el sector del automóvil exige unas cifras de inversión que están muy por encima de las posibilidades de Seat en estos momentos.

La situación del entorno macroeconómico no es muy favorable. Sin embargo, hay un dato subyacente en todas las extrapolaciones o proyecciones del sector del automóvil, que es que incluso con estos crecimientos estimados, lentos, de ese mercado, que está en el año 1982 todavía por debajo del año 1974 y unos crecimientos porcentuales reducidos, en el año 1986, si todo fuera así, todavía España estaría en un nivel de motorización parecido al que tenía Gran Bretaña en 1973,

que, en ese año, era el más bajo de los países que hoy pertenecen a la Comunidad Económica Europea. Es decir, que a pesar de que los indicadores macroeconómicos de todo tipo no nos permiten tener grandes esperanzas de recuperación en el mercado interior del automóvil, si es verdad que todavía el nivel de motorización de España nos permite pensar que ahí hay un potencial que se irá llenando.

Ese plan estratégico, puesto en marcha en el año 1981 y que ahora estamos revisando (porque dentro de la estrategia de planificación quinquenal que tenemos en el Instituto Nacional de Industria es un horizonte deslizante, en que cada año añadimos uno a esos cinco años y dejamos atrás el que ha pasado), contempla las principales áreas de actuación siguientes:

Primero, política tecnológica y de producto.

Segundo, política comercial, mercado interior y exportaciones.

Tercero, volúmenes de producción, ventas y «stocks».

Cuarto, política de personal, productividad y empleo.

Y quinto, plan de inversiones y financiación.

Respecto de la política tecnológica y de producto, el punto de arranque del nuevo plan de reestructuración es evidentemente una situación en que la gama de productos ha sido notablemente reducida; se ha discontinuado la producción del 124, del Lancia y del 132. El objetivo es, con una gama de productos adaptada al mercado, reforzar la presencia del Seat y recuperar esos puntos porcentuales de cuota del mercado que había perdido en los tres o cuatro últimos años. En el terreno tecnológico, podemos decir que hay tres fases distintas, aunque naturalmente se solapan algunas de ellas. En la primera fase, inevitable, el énfasis se continúa poniendo en la utilización básica de la tecnología Fiat, con modelos totalmente diseñados por la firma italiana, como término a la etapa anterior.

Una segunda fase, que se solapa con esta primera fase, que ya está teniendo lugar, en que se introducen modificaciones de diseño y tecnologías propias de Seat para el período 1982-1984. Para ello, estamos teniendo la colaboración de algunos de los principales diseñadores europeos, como cualquier otra firma europea importante.

Y la fase final de la estrategia tecnológica, a partir de 1984, estriba en la incorporación de nueva tecnología importada.

Como ya he dicho antes, los elevados costes de investigación y desarrollo que representan las necesidades de innovación en el sector del automóvil, en la industria del automóvil, sólo son absorbibles y soportables si se pueden imputar a grandes series de producción.

Naturalmente, uno de los problemas de esta fase, de esta actuación en el terreno tecnológico, exige autoimponerse unas cautelas necesarias e inevitables: primero, que cualquier decisión que tomemos ahora no impida o limite el margen de las decisiones posteriores para la integración futura en una multinacional; y, segundo, al mismo tiempo asegurar el suficiente impulso e intensidad —aquí hay una cierta contrariedad entre el no condicionar y al mismo tiempo tener el suficiente impulso— para que Seat no siga perdiendo cuotas de mercado y que permita una extensión al mismo tiempo y mejora de una situación, lo cual nos facilitará las conversaciones que estamos realizando ahora con empresas multinacionales.

El hecho es que a finales de 1982 hemos cerrado el flanco más vulnerable que tenía Seat de los modelos en un ciclo de vida muy avanzado, estaba ya acabándose, como podía ser el 127, que le dábamos una vida hasta 1983, y el 131, en su versión actual, que también estaba en una fase avanzada de su ciclo, y el hecho es que a finales de 1982, Seat tendrá en el mercado, en su gama, 12 nuevos modelos o versiones que no existían hace un año, que son, fundamentalmente, el Panda y sus variantes, el Ritmo-Crono y el 127 Fura.

El segundo aspecto del plan estratégico es la política comercial. Objetivo fundamental: recuperar y conseguir una participación en el mercado nacional de Seat en torno al 30 por ciento.

Hay toda una serie de acciones que han tenido lugar: convertir la red de comisionistas, que anteriormente eran, prácticamente, meros depositarios de automóviles Seat, en una red de concesionarios compradores de coches; ha habido unos cambios profundos en la estructura comercial, basados en el principio de la descentralización de decisiones y mayor responsabilidad en la red periférica de concesionarios de agente; y acentuar una filosofía de la empresa orientada al mejor servicio del cliente.

Exportaciones, tercer campo importante del plan de reestructuración, de acuerdo con lo convenido en la transacción con la Fiat de mayo de 1981. Se han exportado, a través de la red de Fiat 100.000 unidades en 1982; se están exportando

100.000 unidades, y 60.000 unidades cada año en 1983, 1984 y 1985, básicamente del modelo Panda. Como digo, eso ha funcionado, está funcionando, hasta el momento sin demasiados problemas.

Desarrollo de la actual red en Canarias, Ceuta y Melilla, en donde Seat, de acuerdo con lo convenido en mayo de 1981, tiene exclusiva de ventas de los modelos Fiat fabricados bajo licencia.

Desarrollo de la red Seat en los países donde está en libertad de exportar sus propios modelos de la licencia Fiat. Estamos, por ejemplo, exportando series desmontadas del modelo 127, cinco puertas, a una planta de montaje, Nasco, en Egipto.

Desarrollo de una red propia para exportar ya los modelos de diseño Seat, incluidos las versiones de Panda, a partir de 1986; ya se exportará en 1982, a través de esta red; por ejemplo, se está exportando a Chile y Uruguay.

La última fase son los acuerdos de cooperación con una firma multinacional, y donde se integrarán las redes de esa multinacional; llegamos a un acuerdo para exportar los modelos que se hicieran en tecnología importada, a través de la red de Seat o a través de la red de esta multinacional.

Volúmenes de producción, ventas y stocks. Es evidente que el objetivo fundamental de Seat es alcanzar un umbral de rentabilidad, y para eso hace falta llegar a la plena utilización de sus instalaciones y la ocupación de su personal hasta alcanzar niveles competitivos.

Como saben SS. SS., Seat tiene cuatro centros productivos, de los que la fábrica de montaje de Landaben, en Navarra, y la fábrica de cajas de cambio en Prat de Llobregat tienen una buena base tecnológica, tienen medios e instalaciones nuevas. Hay que reconocer que en Landaben, en la época del acuerdo con Fiat, se hicieron inversiones muy importantes, y así las multinacionales, cuyos técnicos han visitado la fábrica en Landaben, han quedado industrial y técnicamente muy bien impresionados. La fábrica de Martorell, sin ser tan avanzada como la de Landaben, es también moderna; y el centro productivo de la zona franca de Barcelona es el que tiene medios de producción e instalaciones más convencionales, pero también se está haciendo ahí un esfuerzo de racionalización y modernización.

Las previsiones del plan estratégico a cuatro o cinco años, es alcanzar una cifra de 400.000 unidades, que se considera que será la capacidad real

de Seat hechas todas estas modernizaciones e innovaciones (la producción en el último año debe estar en torno a los 240.000, luego les daré, si quieren, las cifras exactas); 400.000 unidades, de las que necesitaremos exportar entre el 40 ó 45 por ciento, y para el mercado nacional, consiguiendo el 30 por ciento de ese mercado nacional, que extrapolamos muy modestamente, pero con crecimiento sostenido de aquí a 1986; vertiríamos en el mercado interior el 55 ó 60 por ciento de esas 400.000 unidades que consideramos mínimas para colocar a Seat en rentabilidad. Exportaciones, como digo, supondría llegar a las 175.000 unidades frente a las 125.000 en que estamos este año. Naturalmente, esfuerzos de niveles de calidad, costes de materiales, reducción de stocks, etcétera.

Política de personal, productividad y empleo, y aquí es donde voy a concretar mi discrepancia con el Diputado Antonio Montserrat. El plan estratégico que les estoy contando de la empresa, fue presentado a la representación de los trabajadores en el mes de junio de 1981; la Comisión de seguimiento de la reestructuración, creada al efecto por los comités de empresa de todos los centros productivos, tuvo conocimiento de todos los aspectos del plan; recibió información específica de todos aquellos temas que consideró de mayor interés, a través de reuniones muy numerosas con los directores responsables de las distintas áreas de la empresa. Dicha Comisión no presentó objeciones fundamentales al plan.

La representación de los trabajadores ha estado constantemente informada, e incluso a lo largo de estos últimos meses se alcanzaron los acuerdos que citaba S. S. antes, acuerdos parciales sobre bajas incentivadas, jubilaciones anticipadas, movilidad en las plantillas, productividad, salarios y jornada, garantías sindicales y adecuación del empleo. Yo mismo, incluso, he recibido al Comité Intercentros en la sede del Instituto Nacional de Industria.

Objetivos en el área de personal, productividad y empleo, pues naturalmente unos objetivos estructurales y coyunturales, unos objetivos de productividad de la mano de obra y una previsión de evolución de las rentas salariales.

En el plan se identificaron unos excedentes estructurales de plantilla en torno a las 7.000 personas, de las cuales ya, a través de esas bajas incentivadas, jubilaciones anticipadas, se han reducido ya 6.500 personas. Los excedentes coyunturales

estamos haciéndolos frente mediante expedientes de regulación de empleo y, naturalmente, el objetivo es llegar a una productividad de alrededor de 16 vehículos por hombre y año, que es en la cifra en la que se están moviendo nuestros competidores europeos; no queremos marcar un objetivo japonés, porque sería poco realista.

Paso, porque me estoy extendiendo demasiado, señor Presidente; si me extendo demasiado no dude en cortarme.

Plan de inversiones y financiación. El plan de reestructuración aprobado en el INI tiene tres acciones distintas para modificar el sentido de la cuenta de resultados: incremento de la cifra de ventas; reducción porcentual de los costes de personal y de fabricación; y capitalización de la sociedad para conseguir una reducción de los costes financieros. Dos tipos de medidas, compensación de las pérdidas acumuladas por Seat, no cubiertas por capital, en el período 78, 79, 80 y 81, y la participación de los fondos propios en la financiación de las inversiones a realizar en el período contemplado en los cinco años por el plan estratégico, de forma que las aportaciones de capital en este período cubran un tercio de dichas inversiones, las amortizaciones otro tercio, y, finalmente, otro tercio de los recursos ajenos, el endeudamiento.

La cifra a obtener por el primero de estos aspectos, es decir, compensación de las pérdidas acumuladas por Seat, no cubiertas por reposición de capital desde el 78, alcanza una cifra de 42.387 millones de pesetas, y el tercio de las inversiones sería 23.663 millones de pesetas. Total, una cifra de 66.000 millones de pesetas, que se distribuye de la siguiente forma: 1982, 20.000 millones; 1983, 20.000 millones; 1984, 10.000 millones; 1985, 5.000 millones. En el Paif del INI de este año, sin acudir a créditos extraordinarios, como es nuestro compromiso por la subrogación por el Tesoro de nuestra deuda acumulada en los años anteriores, tenemos 17.200 millones de pesetas, para compensación de pérdidas del año 1981, aportación de capital 1.200 millones, y créditos 500 millones.

Los objetivos para alcanzar esta parte importantísima del plan de reestructuración son: primero, elevar los recursos propios a una cifra adecuada respecto al total inmovilizado; segundo, reducir el peso de las cargas financieras en la cuenta de resultados —el año pasado las cargas financieras superaron el 17 por ciento del total de ven-

tas—; tercero, mantener el valor patrimonial de la evaluación hecha por el INI en Seat; cuarto, reducir las necesidades de aval en la captación de ese tercio de recursos ajenos para financiar la inversión; quinto, hacer posible un régimen normal de suministros, fundamental para reducir costes, y sexto, que está constante en todas las acciones que están teniendo lugar en el plan de reestructuración, facilitar la participación de un nuevo socio al haber dotado a la sociedad y a su balance de la necesaria relación entre fondos propios y fondos ajenos, y unas «ratios» financieras presentables, adecuadas, para la gestión de una compañía del volumen de negocios de Seat.

Inversiones, por tanto, de unos 70.000 millones, en pesetas corrientes de cada año, financiación Banco Crédito Industrial, proyectos de desarrollo tecnológicos establecidos por el Ministerio de Industria a través del CEDEPI, etcétera.

Paso un poco por encima de las actuaciones que hemos hecho en 1981; aparte de los problemas de personal, ha habido una reducción radical, drástica, de los «stocks»; la disminución del circulante; hemos conseguido que alcance 26.500 millones de pesetas; contención de los gastos generales; disminución de la plantilla, aunque eso tendrá su reflejo en los costes fijos de 1982; expediente de regulación de empleo de 2.300 trabajadores sobre la plantilla excedente, sobre la plantilla operativa en el curso del 82; incremento real de la productividad; medidas de movilidad interna entre los centros, incrementos retributivos y de jornada anual, pactados con la representación de los trabajadores, siguiendo el Acuerdo Nacional de Empleo, y establecimiento de un marco de garantías sindicales. Esto es un poco el resumen.

Me gustaría acabar, y para no dar esta imagen como siempre de empresa pública en pérdidas graves, decir que Seat desde 1950 a 1978 había recibido por el Estado, como aportaciones al capital social mediante acciones suscritas por el INI, 1.824 millones de pesetas, desde el año 1950 hasta el 1978, y había retribuido al INI como dividendos durante ese período 1.890 millones de pesetas. En el balance de Seat al año 1978, antes de iniciar esta etapa con la crisis, la reducción del mercado y los problemas con Fiat, el inmovilizado bruto se elevaba a 56.500 millones de pesetas, el capital social era entonces de 6.000 millones y la cifra de negocios 108.000 millones de pesetas, con una aportación del Estado de 1.824 millones

de pesetas, que se había devuelto a través de dividendos al INI, sobradamente.

Por lo que se refiere al empleo en 1978, a lo largo de todo este período, se habían creado 32.000 puestos de trabajo directos, 16.000 en la red comercial y asistencial y se estima que, como decía muy bien el Diputado señor Montserrat, en esa relación que hay entre empleos directos e indirectos en la industria del automóvil, había al menos unos 75.000 empleos más en la industria proveedora de materiales de producción, auxiliar, etcétera.

Todo ello significó una creación de 122.000 empleos, pero yo creo que todavía, lo más importante, fue el desarrollo de la industria de automoción y de la industria auxiliar, que permitió luego (porque yo he negociado con alguna de esas multinacionales, y a eso le daban un valor importante), la presencia de una infraestructura, de una industria auxiliar fundamental, que facilitó la presencia, o la venida, de importantes multinacionales a España, que probablemente si no hubiera sido por la labor hecha por Seat desde el año 1950, no hubiera sido posible.

También les puedo recordar que por instrucciones del Gobierno, ante los problemas de la British Leyland Motor Company, Seat, en 1976 y 1977, absorbió la planta de Authi en Navarra, en Landabe, y absorbió los 1.700 trabajadores de la plantilla de esa empresa ante la retirada de la gran empresa inglesa, que estaba en una situación muy difícil.

Me he saltado varias cosas, pero no quiero abusar más de la paciencia del Presidente de la Mesa de la Comisión, ni de SS. SS., pero podríamos estar hablando bastantes más horas sobre Seat y su futuro.

El señor PRESIDENTE: ¿El señor Montserrat desea hacer uso de la palabra?

El señor MONTSERRAT SOLE: Si el señor Presidente lo tiene a bien, querría intervenir muy brevemente.

Por un lado, para indicar que excepto algunos temas muy concretos, la mayor parte de la información que nos ha facilitado el señor Bustelo estaba contenida ya en la respuesta a pregunta nuestra por escrito, que se nos dio el 11 de marzo de este mismo año y, por tanto, no hemos avanzado demasiado en el conocimiento preciso de la situación.

Evidentemente hay un conocimiento que está en nuestras manos a través de otros mecanismos, pero sí me gustaría que el señor Bustelo, después, nos facilitara por escrito la información que ha utilizado, para un estudio más detallado por parte nuestra.

En segundo lugar, esperaba que el señor Presidente del INI concretara aquí con mucha mayor precisión cuál es el estado actual de las negociaciones con empresas del automóvil y, en concreto, con Volkswagen, de cara al futuro de Seat.

En este sentido, yo creo que, evidentemente, la situación de Seat es una situación difícil, complicada, es una situación en la que, como ha reconocido el señor Presidente del INI, los trabajadores han tenido una actitud de enorme flexibilidad, comprensión y capacidad de negociación, pero que, evidentemente, no podemos continuar, desde el punto de vista industrial de nuestro país, desde el punto de vista de las perspectivas del empleo, en una situación en la que se confunde a veces lo que es una cierta dosis de realismo en la conducción de los temas, que creo que es necesario tener presente en la situación de crisis, con una situación, digamos, de casi depresión respecto a las perspectivas.

Creo que manteniendo una visión de realismo, tienen que hacerse todos los esfuerzos posibles para que esta función que ha cumplido Seat en el pasado continúe realizándola en el futuro, de acuerdo con las nuevas condiciones y que para ello, una mayor información aquí sobre el futuro de Seat, no estrictamente en relación con los planes estratégicos del INI, sino con respecto a las relaciones con las multinacionales, era absolutamente imprescindible para tranquilizar a los trabajadores y a la opinión pública.

El señor PRESIDENTE: El señor Presidente del INI tiene la palabra.

El señor PRESIDENTE DEL INI (Bustelo y García del Real): Sí, señor Presidente. Al Diputado señor Montserrat, lo único que le puedo decir es que si siempre nos pregunta lo mismo, siempre tendremos que responder lo mismo, porque la realidad es la que es, y entonces la transmitimos lo mejor que podemos y lo mejor que sabemos. Esta es la situación de Seat, contada apresuradamente para no ocupar toda la mañana de SS. SS. Pregunten por escrito o de forma oral, la respuesta tendrá que ser necesariamente la misma.

Entenderán sus señorías que, cuando se está en conversaciones y en negociaciones difíciles con cualquier empresa y más si es una multinacional en cuyo país de origen hay problemas, naturalmente no se puede dar la información en el curso de unas negociaciones. Esto lo comprenderán claramente sus señorías. Me puedo comprometer formalmente, en el primer momento en que sea posible, a hacer públicos los resultados de las conversaciones que estamos teniendo en este momento. Vendré a informar a los señores Diputados con toda la transparencia de cuál ha sido el desarrollo y los resultados de estas conversaciones. No quiero adelantarme, pero quizá dicha posibilidad pueda presentarse en un plazo de dos meses.

Situación complicada de Seat. Como ya me lo imaginaba, he traído un pequeño memorándum. Por ejemplo, en 1981, la General Motors ha perdido 13.800 millones; la Ford, en Estados Unidos, 106.000 millones; Chrysler, 48.000 millones; American Motors, 19.700 millones, este dato corresponde a 1980, las ventas en 1981 han bajado el 33 por ciento. La British Leyland, 94.400 millones (sector automóvil); Renault, 15.300 millones; Peugeot, 22.100 millones; Alfa Romeo ha perdido 8.000 millones y para 1981-83 tiene prevista una pérdida de 48.000 millones. Las conversaciones están realizadas con arreglo a los tipos de cambio corriente. Opel, en Alemania, 24.500 millones. Naturalmente, supongo que tanto los trabajadores de estas empresas como los responsables, como es en mi caso, en las empresas de la automoción que desgraciadamente están en los sectores en crisis estamos preocupados y vamos a hacer todo el esfuerzo posible para superar esta prolongadísima crisis del sector y vamos a estar preparados para, a la menor indicación de que el mercado se recupera, encontramos en las mejores condiciones.

Podría dar algunas cifras sobre las empresas del automóvil en España, pero no vamos a dar información sobre la competencia. En este momento tienen expediente de regulación de empleo empresas muy importantes, que en el caso de Citroën llegan hasta setenta y cinco días y están teniendo unos resultados bastante negativos. Esto es, a grandes rasgos, lo que se me ocurre contestar a su señoría.

Yo creo que Seat ha hecho un esfuerzo enorme para reconducir su futuro en dos condicionamientos: la disvinculación con Fiat y una situa-

ción de mercado absolutamente deprimida, y al mismo tiempo que hace frente a dicha situación a corto plazo no impide sino que facilita el resultado positivo de las conversaciones que estamos celebrando en estos momentos con varias multinacionales.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Presidente del INI, por haber comparecido en la Comisión. La Comisión va a continuar para tratar un asunto urgente en este momento.

El señor SILVA CIENFUEGOS-JOVELLANOS: ¿Me concede la palabra, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE: Por supuesto.

El señor SILVA CIENFUEGOS-JOVELLANOS: La comparecencia del señor Presidente del INI era a petición de la Comisión. No era una pregunta formulada por un señor Diputado de un Grupo Parlamentario, puesto que el señor Presidente del INI no forma parte del Gobierno; era una petición de comparecencia ante la Comisión.

Habitualmente, en casos como este, se concede la palabra a otros posibles Grupos Parlamentarios para que puedan ampliar la información de la persona que la ofrece, de acuerdo con la perspectiva de cada Grupo Parlamentario.

Yo no digo que en nombre del Grupo Parlamentario Socialista queramos hacer algo. Lo que pediría a la Presidencia es que brindase a los Grupos Parlamentarios esa posibilidad, si lo tiene a bien.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Silva. Cualquier representante de un Grupo Parlamentario que quiera hacer uso de la palabra puede intervenir.

Tiene la palabra, puede intervenir.

El señor TRIGINER FERNANDEZ: Voy a intentar ser breve para no cansar a los señores Diputados y a la Mesa.

El motivo de mi intervención es el siguiente: todos somos conscientes de la grave situación por la que atraviesa Seat, desearíamos que fuera distinta y sabemos el esfuerzo que han llevado a cabo los trabajadores de Seat para poder reconducir la situación a un terreno de absoluta racionalidad. Sabemos también que muchas empresas, incluso del mismo sector, hubiesen querido una co-

laboración del mismo estilo por parte de empresa y trabajadores, lo cual me parece que nos tiene que congratular a todos, puesto que es la expresión política de que cuando es necesario ayudarse reciprocamente para salvar una situación, todos somos capaces de aportar nuestra colaboración.

Sin embargo, yo tengo una serie de preocupaciones en relación con la intervención del señor Bustelo. La primera de ellas es que el criterio de racionalidad que ha expuesto y que yo comparto parte de un Presupuesto; este Presupuesto consiste en que habrá un relanzamiento de la demanda de automóviles en un plazo relativamente breve. Nos ha estado hablando de las previsiones de incremento de la producción en los próximos cuatro años, y nos consta también que semejantes previsiones las están haciendo otras empresas, lo cual quiere decir que, o bien se lleva a cabo este incremento de la demanda, o el nivel de competencia entre las grandes empresas multinacionales que concurren en nuestro mercado va a dar lugar a una competencia casi a muerte; es decir, a ver qué empresas permanecen en el sector en España. Esto, evidentemente, es un problema preocupante por la sencilla razón de que los intereses nacionales están en este caso muy proyectados en relación a la empresa Seat. Hay intereses de empleo, intereses de la economía general, pero hay también intereses nacionales en la empresa Seat que nos gustaría contemplar de forma especial.

Además, en este sentido, tropezamos con una situación un tanto especial y es que la producción de Seat depende en una parte del comercio exterior y, por tanto, de la red comercial de Fiat, a pesar de que se hayan abierto líneas de ventas a países como Chile o Uruguay, que creo que se han citado. Por consiguiente, la pregunta que yo quisiera hacer es hasta qué punto el Ministerio de Industria considera que en los supuestos de que no se llevaran a cabo los incrementos de la demanda señalados, y hasta qué punto el Instituto Nacional de Industria considera vital como interés nacional el mantenimiento de la empresa Seat y hasta qué punto la empresa Seat sería apoyada por el sector público para que pudiera permanecer como una empresa en el sector clave, de acuerdo con los intereses nacionales, además de los intereses que puede haber en el contexto económico y que son además intereses que van más allá de los intereses de los propios trabajadores, que son respetables y que obviamente nosotros

asumimos con plenitud para cualquiera de las empresas instaladas en el país.

Esta es la pregunta importante y el núcleo de todas las preocupaciones en lo que se refiere a la racionalidad de la reestructuración, pasos y acuerdos en perspectiva. Creemos que no se puede decir mucho más de lo que ha expresado el señor Bustelo. Si quisiera pedir que la información que el señor Bustelo ha dado y ha leído a los miembros de la Comisión, al igual que lo ha solicitado el señor Montserrat, fuera transmitida a los miembros de la Comisión, puesto que siempre es una referencia válida para seguir el desenvolvimiento de los acontecimientos y, por tanto, una herramienta apropiada para el trabajo que nos corresponde hacer a los señores Diputados.

Nada más, y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Presidente del INI.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Bustelo García del Real): Muchas gracias, señor Presidente. Parece que el Diputado Josep María Triginer entra aquí en una cuestión que desborda un poco el tema concreto de Seat, aunque está centrado en torno a su futuro.

Las previsiones que hemos hecho de evolución del mercado nacional —las tenemos hechas hasta el año 1986— son unos crecimientos modestos de en torno al 5 ó 6 por ciento anual acumulativo, con el cual observen SS. SS. que estamos hablando de que el mercado interior va a quedar ligeramente por debajo de las 700.000 unidades en 1986 y tengan en cuenta que en 1974 estábamos cerca de los 600.000. Es decir, nuestra base, nuestras cifras macroeconómicas o generales de mercado interior se han basado en una evolución de la economía de crecimiento lento —creemos que la época de los crecimientos acelerados ha desaparecido—; hemos hecho las relaciones y elasticidades que permite la calidad de la información estadística disponible en España y, por tanto, yo considero que no son optimistas, incluso en el sector hay previsiones que son más optimistas.

En los tres primeros meses de este año hay una evolución de la venta y matriculación de automóviles nuevos en España mejor de la que esperábamos, el mes de marzo ha sido sorprendentemente bueno. Es verdad que unos datos mensuales no pueden contar demasiado, una golondrina no

hace un verano y un mes de marzo no hace un buen año, puede estar influido por la situación de la Semana Santa, etcétera; pero sí se tiene la impresión, porque también hay unos estudios muy a fondo, de envejecimiento del parque y comparaciones internacionales de cuáles son los porcentajes de renovación del parque, incluso hemos hecho encuestas de actividad, de talleres de reparación, coste, etcétera, y todo parece indicar que ese frenazo de las ventas y matriculaciones de vehículos nuevos desde el año 1975 hasta 1982 —en el año 1982 empieza a recuperar un poco— tiene que llevar inevitablemente a una renovación del parque, lo que no sabemos es en qué medida.

Partiendo de esas cifras tenemos hecha toda la evolución incluida la posibilidad de introducción de modelos con tecnología importada en función de los posibles acuerdos con multinacionales, y tenemos incluso hechas las cifras por segmentos, por modelos y por versiones tanto en el mercado interior como en el exterior. Tenga en cuenta el señor Triginer que estamos hablando de llegar a una producción de 400.000 unidades, de las que esperamos exportar, por lo menos, 175.000. Es evidente que va a haber una competencia no sólo en el mercado nacional, hay que pensar que en el mercado español, donde las importaciones empiezan a desempeñar ya un papel importante, quizá no tanto como decimos los fabricantes en algunos casos, pero sí empiezan a ser cifras significativas. En cualquier caso, no sería muy realista hablar de cualquier aventura industrial en España que no piense que la competencia en el mercado interior a cinco o diez años vista va a ser no sólo de las fábricas que estén instaladas, geográficamente localizadas dentro de nuestras fronteras, sino que habrá una competencia con todas las empresas que estén en el sector.

Por tanto, la única estrategia posible de Seat, como de cualquier otra fábrica que esté en el sector del automóvil, es procurar llegar a esa productividad que le permita estar en mejores condiciones que la competencia, tanto dentro como fuera de España. Si nuestra adhesión a la Comunidad Económica Europea impone unos períodos de transición con unas reducciones graduales de aranceles, evidentemente la empresa que esté fabricando automóviles en España en 1990 tendrá que competir con la Fiat, con Volkswagen, Renault, con la General Motors y, a lo mejor, algún

día con los japoneses; esperemos que eso se pueda retrasar un poco más.

Creía que había reproducción taquigráfica de lo que decimos en la Comisión, pero si consideran necesario que yo aporte información por escrito de lo que más o menos he dicho o, incluso, ampliada, estaré encantado de poder hacerlo, llegar así a sus señorías.

Naturalmente, el Instituto Nacional de Industria va a ser prácticamente accionista totalitario de Seat y dentro de los objetivos y de las responsabilidades del Instituto Nacional de Industria está el mantenimiento de una empresa que creemos que tiene futuro, que creemos que si conseguimos importar tecnología de prestigio, tiene un futuro tan difícil o tan brillante como el de sus competidores en el mercado internacional.

El señor PRESIDENTE: ¿Algún otro señor Diputado quiere hacer uso de la palabra sobre este tema? (*Denegaciones.*) Muchas gracias.

Señorías, se ha recibido del señor Presidente del Congreso un oficio que literalmente dice lo siguiente: «Tengo el honor de comunicar a V. E. que la Mesa del Congreso, en su reunión del día de hoy, tras la conformidad de la Junta de Portavoces, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 203 del Reglamento, ha acordado, a la vista del escrito de los Grupos Socialista del Congreso y Socialista Vasco, que debe comparecer ante la Comisión que V. E. preside el Ministro de Industria y Energía a efectos de informar sobre el estado actual de los proyectos de planta de "pellets" y de prerreducidos en las provincias de Badajoz y de Huelva. Adjunto a V. E. copia del citado escrito en el que asimismo se solicita con idéntica finalidad la comparecencia ante la Comisión de los Presidentes del Instituto Nacional de Hidrocarburos y de la Empresa estatal Presursa».

Los problemas que nos plantea este escrito son: Primero, la fecha en la que damos cumplimiento al oficio del señor Presidente de las Cortes; segundo, las decisiones que tiene que tomar esta Comisión en relación con la comparecencia ante la misma de los Presidentes del Instituto Nacional de Hidrocarburos y de la empresa estatal Presursa y, tercero, las normas de procedimiento a aplicar en estas comparecencias.

Aunque todos somos conscientes de la urgencia de este tema, que está en manos de la opinión pública, sin embargo es lo cierto que, aplicando el Reglamento y teniendo en cuenta la mecánica

lógica de la Cámara, creemos que es imposible que se pueda realizar esta comparecencia el día de mañana, al menos eso piensa esta Presidencia, porque el artículo 188,2 establece que en el caso de que se planteen preguntas o comparecencias hay que jugar dentro de unos plazos máximos de una semana y mínimos de cuarenta y ocho horas. Por otra parte, cualquiera que fuese el acuerdo que tomase esta Comisión esta mañana, sería, a mi juicio, absolutamente imposible que, al ritmo que se pueden desarrollar las comparecencias, tengamos una mañana. Sin embargo, esta Presidencia está abierta a las opiniones de los señores portavoces, pero, insisto, que mi punto de vista, oyendo, por otra parte, la autorizada opinión del Letrado, es que el plazo más próximo de comparecencia es probablemente el miércoles de la próxima semana, salvo que SS. SS. prefieran el martes, fecha que sin embargo no es buena teniendo en cuenta que es el día habitual de reunión de los Grupos Parlamentarios.

No obstante, sobre este primer punto me gustaría oír la opinión de los portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios.

Tiene la palabra el señor Montserrat.

El señor MONTSERRAT SOLE: Para indicar que con la misma fecha del día 15, nuestro Grupo Parlamentario presentó también la petición de comparecencia en relación con estos temas, y para añadirme a la necesidad de que esta cuestión se vea con la mayor rapidez posible y que el trámite que se adopte con respecto a la petición de comparecencias solicitadas por el Grupo Socialista y el nuestro, para facilitar el trabajo de la Comisión, se vea el mismo día.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Rodríguez Ibarra.

El señor RODRIGUEZ IBARRA: Yo he escuchado la opinión del Presidente sobre este tema, que considero una opinión ya directiva para la Comisión, y la opinión del Letrado, que es una opinión eminentemente técnica, pero que no debe ser una opinión política sobre el asunto que estamos tratando.

Nosotros estamos examinando el Reglamento y no vemos que exista ninguna dificultad para que la comparecencia se haga inmediatamente; pero, incluso aceptando las fechas que ha dado el señor Presidente de mínimo de cuarenta y ocho

horas y máximo de una semana, el acuerdo de la Junta de Portavoces y de la Mesa del Congreso fue ayer. Por tanto, mañana se cumplirían las cuarenta y ocho horas y podríamos estar en condiciones de que se presentaran las personalidades que están citadas.

El escrito que presentaron el Grupo Socialista del Congreso y el Grupo Socialista Vasco habla de que se acuerde instar del Gobierno la comparecencia urgente y con prioridad de otro asunto. Por tanto, creo que la Junta de Portavoces y la Mesa del Congreso han valorado que, efectivamente, este es un asunto que no admite demora y que debe tramitarse con una urgencia total y absoluta.

En segundo lugar, el razonamiento que nos lleva a los socialistas a pedir que mañana mismo se produzca esa comparecencia, o, por lo menos, se intente por la Mesa de la Comisión que esa comparecencia se produzca, es que la situación de la zona, aparte de que está en la opinión pública, es una situación, como el señor Presidente conocerá, dramática y preocupante. Hay ni más ni menos que 342 personas encerradas en minas, Ayuntamientos, iglesias, escuelas, etcétera. De esas 342 personas hay 28 mineros que están encerrados hace veintitrés días en una mina a 1.000 metros de profundidad de la superficie; esos 28 mineros ayer acordaron y han iniciado a partir de las cero horas de hoy una huelga de hambre, después de estar veintitres días en una situación dramática y calamitosa, negándose a recibir cualquier tipo de visita, incluidos los médicos que hasta ahora les atendían. Si tenemos en cuenta que algunos de los mineros allí presentas están padeciendo ya las consecuencias de pulmonías, neumonías, reumas, etcétera, mucho me temo que si no se toma una decisión urgente algún minero tendrá que salir de esa mina no por su propia voluntad, sino quizá en un estado de coma o quizá muerto. Por tanto, creo que la conciencia de la Comisión debe ser sensible a este problema y, por otra parte, a un Reglamento que se ha modificado, que se ha hecho nuevo, con el objeto de que el Congreso vaya siempre a la par que los problemas que se suscitan en la sociedad española.

El señor Presidente sabrá por los periódicos, así como también los miembros de la Comisión, que ayer una de las mujeres encerradas en huelga de hambre en el Ayuntamiento de Cala tuvo que ser evacuada a Sevilla con un aborto, y que, por tan-

to, la situación está comenzando a ser muy dramática. No estoy exagerando ni haciendo ningún tipo de demagogia. Hoy viene en el periódico que los 17 niños encerrados en una escuela de Cala han escrito al Príncipe Felipe pidiéndole que tome cartas en el asunto a través de la Monarquía y se pueda intentar dar una respuesta a esta situación, respuesta que el Gobierno está negándose a dar.

Ustedes saben que la Junta Regional de Extremadura se encuentra en asamblea permanente, reunida en Fregenal de la Sierra, esperando una respuesta del Gobierno y, en definitiva, que la conflictividad de la zona es una conflictividad que ha llamado la atención precisamente por venir de una zona pacífica, de una zona que jamás ha intentado emplear la violencia, pero que mucho nos tememos que, si nosotros no tomamos una decisión urgente, pueda recurrir a ella. El titular del un periódico de la región extremeña, de ayer, dice: «Crece la tensión en la zona. Los mineros encerrados dispuestos a volar la boca de la galería». Yo he estado allí, señor Presidente, los mineros tienen dinamita en la galería y, por tanto, pudiera ocurrir una desgracia.

Yo creo que la precipitación quizá pudiera parecer justificada a los miembros de la Comisión si fuera un asunto que viene de pronto a la Comisión, pero la puesta en marcha de la planta de «pellets» y de prerreducidos de Badajoz y Huelva fue aprobada en Consejo de Ministros en fecha 24 de abril de 1981, es decir, hace un año. Por tanto, creo que tanto el Ministro de Industria como el Presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos y como el presidente de Presursa, no tendrían el más mínimo inconveniente en comparecer mañana mismo, porque de nosotros va a depender, y lamento decirlo, el que pudieran salir los mineros mañana de ese encierro calamitoso y dramático o el que sigan encerrados hasta el miércoles que viene, esperando una respuesta del Parlamento y del Gobierno. Creo que no podemos permitirnos ese lujo por una cuestión formalista y reglamentista, en el supuesto de que existiera, que nosotros no creemos que existe. Si nosotros somos capaces de que mañana venga aquí un representante del Gobierno a dar una respuesta y conseguimos que salgan esos mineros de su encierro, habremos hecho un favor importante a toda la sociedad y fundamentalmente a esas personas que están sufriendo desde hace veintitrés días.

El señor PRESIDENTE: Quiero hacer una aclaración sobre mis palabra anteriores, que es la siguiente: la opinión del Letrado se refiere a la interpretación o aplicación analógica del artículo 188, 2, del Reglamento, es decir, sobre los plazos de las preguntas. En ningún caso, por supuesto, se refiere a la fijación de la fecha de la reunión de la Comisión, que no es competencia del Letrado ni a esta Presidencia se le ha ocurrido preguntar al Letrado.

Si de alguna manera mis palabras han podido inducir a error a los señores Diputados, les ruego que lo corrijan en sus mentes.

Tiene la palabra el señor Fernández, representante del Grupo Mixto.

El señor FERNANDEZ FERNANDEZ: El Grupo Parlamentario Mixto, por coincidir con lo expuesto por el Grupo Socialista y por considerar que la sesión no se debe demorar, ya que el tema expuesto es eminentemente grave, solicita de todos los Grupos Parlamentarios que se adopte por unanimidad que la reunión de la Comisión con las comparencias se pueda celebrar mañana y no la semana que viene.

El señor PRESIDENTE: ¿Algún otro señor Diputado quiere hacer uso de la palabra? (*Pausa.*)

El señor GARI MIR: Sí, señor Presidente, el Grupo Parlamentario Centrista, obviamente, comparte las razones de urgencia de este tema. Pienso que lo que debe hacer la Comisión en este momento, desde el punto de vista reglamentario, es acordar la comparencia del Presidente del INH y del presidente de Presursa. Esta es, en verdad, la competencia de la Comisión; y después rogar a la Mesa que esas comparencias se produzcan en el más breve plazo posible.

El señor PRESIDENTE: Sobre este tema yo quiero llamar la atención a SS. SS. de que lo máximo, a mi juicio, que se podría conseguir (pero que estropearía y dañaría gravemente el debate, al menos desde mi punto de vista), sería la comparencia del señor Ministro mañana en esta Comisión, pero no la comparencia de los señores Presidentes del Instituto Nacional de Hidrocarburos y de la Empresa estatal Presursa, que deben ser citados con arreglo a lo dispuesto en el artículo 44 del Reglamento, y es obvio que no hay

tiempo para que esa comparecencia se pueda realizar mañana. Naturalmente, yo estoy abierto al punto de vista de la Comisión. No quiero que esta sea una cuestión que se decida en la Mesa de la Comisión, pero yo, sinceramente, haciendo en este caso uso de una de esas funciones arbitrales, que en cierta medida puede tener el Presidente de una Comisión, creo que lo sensato sería que convocásemos la Comisión la próxima semana, con la presencia tanto del Ministro como de las demás personas cuya comparecencia se desea.

La Mesa durante este tiempo había cambiado impresiones sobre el procedimiento a seguir, que creo que puede aclarar y facilitar mucho las cosas. Haciendo una interpretación extensiva del artículo 203 del Reglamento, en relación con el artículo 44, habíamos llegado a la conclusión de que en esta circunstancia se daba el llamado caso excepcional a que se refiere el apartado tercero del artículo 203, y que entonces podríamos ordenar el debate de la manera siguiente: comparecencia del señor Ministro, exponiendo sus puntos de vista sobre el tema que se debate; intervención de los portavoces de todos los Grupos Parlamentarios que desean hacer uso de la palabra, al amparo de lo dispuesto en el número 2; intervención de los Presidentes del Instituto Nacional de Hidrocarburos y de Presursa, y un nuevo turno, al amparo de lo dispuesto en el apartado tercero, de carácter excepcional, de todos y cada uno de los portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios, terminando con la intervención del Ministro, que, por supuesto, solicitará lógicamente el uso de la palabra, puesto que tiene siempre derecho, con arreglo al Reglamento.

De esta manera nos encontraríamos con que le aplicábamos un criterio de excepcionalidad al tema; los señores portavoces de los Grupos Parlamentarios podrían intervenir después de la exposición del Ministro y después de las intervenciones de los demás miembros de las empresas citados y se daría la máxima flexibilidad y, a mi juicio, también la máxima profundidad al debate. Pero, insisto, esta Presidencia está abierta a otra solución y solicitar al Ministro que comparezca mañana, dejando para la semana siguiente la comparecencia de los Presidentes del Instituto Nacional de Hidrocarburos y de Presursa. Sinceramente, pienso que es mucho menos operativa la segunda solución que la primera, pero SS. SS. decidirán.

Tiene la palabra el señor Silva.

El señor SILVA CIENFUEGOS-JOVELLANOS: Señor Presidente, dejando por delante que nosotros estamos convencidos de que la postura de la Presidencia va encaminada a que el debate sea lo más efectivo posible y que su ánimo está impregnado de esa voluntad de que el debate se produzca lo antes posible —de lo que no tenemos ninguna duda—, querríamos puntualizar, no obstante, que el artículo 44 del Reglamento no impone ningún plazo. Lo que obliga es a que haya una convocatoria formal, que puede ser por medio de un oficio que lleva un motorista al Presidente de una entidad, o por medio de un telegrama. Que haya luego dificultades mecánicas para la presencia física de la persona es otro problema.

Lo que propondría a la Presidencia y al resto de la Comisión es que tomásemos el acuerdo de que se convoque a estas personas para mañana, que los medios de convocatoria que se pongan en marcha por parte del Congreso sean lo más ágiles posible —sugiero el telegrama—, que mañana vengamos dispuestos a ese debate y si razones de cualquier tipo, que necesariamente serían de transporte o cualquier otra índole, imposibilitan la presencia de las tres personas simultáneamente, entonces el debate debería aplazarse.

Creo que deberíamos hacer este esfuerzo, utilizando medios que hasta ahora tal vez vienen siendo excepcionales para la convocatoria, pero que no deberían serlo en un país moderno y rápido, para que la opinión pública comprenda que el Congreso está al servicio de la solución de los problemas con el ritmo y con la urgencia que los propios problemas tienen y que, en consecuencia, el Congreso no tiene un «timing», un crono distinto del de la propia sociedad española. Creo que debemos de dar este ejemplo y, en consecuencia, agotar todas las posibilidades que el Reglamento no nos impide para que la comparecencia de esas tres personas, que creemos que tiene que ser en una misma sesión, se produzca mañana, salvo que un imponderable lo impida, en cuyo caso tendría que posponerse para la semana que viene, pero por lo menos que se apliquen todos los medios que por nuestra parte podamos poner para que así se realice.

Creo que éste podría ser el acuerdo de la Comisión. Así lo propongo en nombre de mi Grupo, y así pido que sea aceptado por todos los miembros de la Comisión, por la Mesa y por la Presidencia.

El señor PRESIDENTE: ¿Algún otro señor portavoz desea hacer uso de la palabra? (*Pausa.*)

El señor GARI MIR: Confieso en este momento mi desconocimiento de este punto concreto del Reglamento; si corresponde a la Comisión fijar la fecha de la comparecencia o si es competencia de la Presidencia de la Cámara. Creo que lo único que podemos hacer en este momento es acordar la comparecencia. En otro caso, pediría al Letrado me informase del tema.

El señor PRESIDENTE: Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 44, la citación de las personas a que se refiere el escrito de los Grupos Socialista y Socialista Vasco es competencia del Presidente del Congreso, no de la Presidencia de la Comisión ni de la propia Comisión. Literalmente dice: «Las Comisiones, por conducto del Presidente del Congreso, podrán recabar»; luego, es el Presidente del Congreso quien tiene que hacer la citación.

Yo no tengo ningún inconveniente en solicitar del Presidente del Congreso la comparecencia de estas autoridades mañana. Me temo que no se va a producir y que vamos a crear una situación confusa, pero insisto en que, por mi parte, no hay ningún inconveniente ni tengo ningún deseo de retrasar el debate.

El señor GARI MIR: En este caso, en nombre de mi Grupo, me reafirmo en las razones expuestas anteriormente del sentir de mi Grupo para que las comparecencias se produzcan con la máxima urgencia posible, pero también compartimos las razones que ha expresado la Presidencia de que, por la unidad del debate y para que ese debate sea fructífero de cara a lo que se persigue, quizá sería mucho mejor que se produjera en el sentido que ha expresado la Presidencia de la Comisión.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Rodríguez Ibarra.

El señor RODRIGUEZ IBARRA: Estamos simplemente pidiendo la comparecencia de un Ministro del Gobierno, del Presidente de un Instituto y del Presidente de una empresa. No estamos pidiendo la presencia de Su Majestad el Rey, sino simplemente de unas personas que están,

aquí en Madrid, y que pueden venir inmediatamente.

El motivo de la insistencia, señor Presidente, es que el tema es muy grave. No se trata de ningún tipo de argumento político, porque esta petición que estoy haciendo la suscriben Unión de Centro Democrático, Alianza Popular, Partido Comunista y Partido Socialista, que el otro día tuvimos una reunión en Badajoz para tratar este asunto. Es decir, no es tema del Grupo Socialista sino de toda la sociedad extremeña que está sensibilizada y desea que cuanto antes se pronuncie el Gobierno para terminar con esa situación calamitosa y dramática.

El señor PRESIDENTE: Vamos a tratar este asunto, si quieren SS. SS., con cierta informalidad por la importancia que tiene.

No tengo ningún inconveniente en que ahora mismo dirijamos un escrito al Presidente de las Cortes, pidiendo que la comparecencia del Ministro de Industria y de los Presidentes del Instituto Nacional de Hidrocarburos y de Presursa sea mañana. El único problema que se nos plantea es: si no es posible la comparecencia mañana, ¿señalamos como segunda convocatoria el miércoles a las diez y media de la mañana, como las juntas generales de las sociedades anónimas?

El artículo 67 del Reglamento dice: «El orden del día de las Comisiones será fijado por su respectiva Mesa, de acuerdo con el Presidente de la Cámara, teniendo en cuenta el calendario fijado por la Mesa del Congreso». Me temo que si tomamos la decisión de pedir la comparecencia para mañana no se vaya a producir, y al final resulta que los que quedamos mal seamos los miembros de la Comisión, porque mecánicamente es imposible. Todos los que estamos aquí somos conscientes de las dificultades puramente administrativas y mecánicas con que nos hemos encontrado para poder tener la comunicación en la mañana de hoy.

El señor SILVA CIENFUEGOS-JOVELLANOS: Esta sociedad y esta nación tienen una forma de funcionamiento burocrático lento, acuñada por una práctica que ha acumulado materiales de lentitud en la funcionalidad de la sociedad, pero en estos momentos no hay nada que impida que el señor Ministro de Industria comparezca mañana; obviamente, no hay nada que impida que el señor Presidente del Instituto Nacional de

Hidrocarburos, ente de Derecho público, comparezca mañana, y estoy seguro de que el presidente de Presursa no tendría ningún inconveniente en comparecer mañana en la Comisión si recibe una convocatoria formal para ello.

Creo que esa agilidad, esa respuesta ágil estamos obligados, por lo menos, a provocarla, a intentar provocarla. Luego puede haber imponderables derivados de ese propio comportamiento burocrático en todas las instancias que tiene la sociedad española, pero como su propio nombre indica, los imponderables están fuera de nuestra capacidad de impulsión. Por lo menos deberíamos intentarlo.

La propuesta que haría para que eventualmente fuese asumida por la Comisión sería: que la Comisión se dirija a la Presidencia de la Cámara, que es a quien formalmente corresponde la convocatoria, a través de cuyo conducto —utilizando exactamente la terminología del artículo 44— corresponde la convocatoria, pidiendo la comparecencia en el día de mañana, a tal hora, de esas tres personas y, en el caso de que no pudieran comparecer, tuviera lugar pasado mañana viernes, que es un día parlamentariamente hábil en el que se puede celebrar también, y en el que tal vez no haya una intemperancia tan grave para la presencia de estas personas.

Creo que esta sería la posición que debería salir de esta Comisión, para dar respuesta a un problema grave y con unos tintes de dramatismo que ha puesto de manifiesto mi compañero el Diputado señor Rodríguez Ibarra, y que luego sea la Presidencia del Congreso la que dé la respuesta adecuada a esta iniciativa, a esta impulsión de la Comisión de Industria y Energía.

Esta es la respuesta que yo creo que la Presidencia, si lo tiene a bien, podría adoptar o someter a votación entre los miembros de la Comisión.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Montserrat.

El señor MONTSERRAT I SOLE: Para apoyar lo manifestado por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, puesto que la comparecencia, en términos rápidos, ante esta Comisión por parte de las tres personalidades citadas supongo que la van a agradecer ellos mismos, ya que están esperando comparecer ante la misma en la medida en que esa comparecencia puede ayudar a planificar el tema y resolver la situación

evidentemente dramática que está planteada aquí.

Por tanto, yo creo que no vamos a incurrir en una falta de cortesía si les convocamos para mañana. Al contrario, será un gesto de cortesía, puesto que con ello facilitaremos el trabajo de estos señores si realmente les damos la oportunidad de explicarse y de contribuir a clarificar el tema.

Yo creo que por cortesía hacia ellos, que están absolutamente al corriente de esta iniciativa, y continuando con el carácter informal que ha indicado el señor Presidente de la Comisión, sería precisamente muy adecuado que comparecieran mañana. En el caso de que mañana no pudiera hacerse, yo también soy partidario de que se celebrara el viernes por la mañana.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Garí.

El señor GARI MIR: Señor Presidente, primero, para insistir, una vez más, en que el sentir de mi Grupo Parlamentario coincide sustancialmente con la urgencia del tema.

Segundo, la comparecencia del Ministro de Industria está ya decidida por acuerdo de la Mesa del Congreso y de la Junta de Portavoces.

Tercero, la comparecencia del Presidente del INH y del presidente de Presursa está, no formalmente acordada, pero casi acordada por la Comisión, de hecho, dado el sentir de los distintos Grupos Parlamentarios.

Cuarto, el tema de la fecha es algo que reglamentariamente corresponde a quien corresponde. Por parte de mi Grupo Parlamentario quiero hacer llegar a la Presidencia el sentir de que se comunique al Presidente del Congreso que sea cuanto antes esa comparecencia, dentro de las posibilidades reglamentarias. A veces, el Reglamento puede parecer un corsé, pero creo que la seguridad jurídica es importante para que las instituciones funcionen adecuadamente. Creo también que ese propio Reglamento y esa seguridad jurídica nos deben hacer, simplemente, transmitir este sentir de la Comisión, que yo ruego al Presidente que transmita en nombre del Grupo Parlamentario Centrista.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Aguilar.

El señor AGUILAR MORENO: Simplemente manifestarme, señor Presidente, para cerrar el arco de todos los Grupos Parlamentarios aquí presentes, en el sentido de que, por supuesto, instamos la mayor urgencia en la celebración de esta reunión de la Comisión, con las personas indicadas y a la mayor brevedad; si es posible, mañana.

El señor PRESIDENTE: Entonces, si les parece a SS. SS., podríamos dirigir ahora mismo, una vez levantada la sesión de la Comisión, un escrito al señor Presidente de la Cámara en el cual, la Mesa le haga constar que, pulsado, digamos, el sentir unánime de la Comisión, se desea la comparecencia del señor Ministro de Industria y de

los Presidentes de ambas entidades citadas mañana por la mañana, a las diez, en esta Comisión y que, en el caso de que por razones reglamentarias esto no pudiese producirse, en la fecha más pronta que considere el propio Presidente de la Cámara, teniendo en cuenta que es el que tiene que realizar estas citaciones y convocatorias.

¿Les parece bien a SS. SS.? (*Asentimiento.*) Lo redactamos en esos términos, como acuerdo de la Mesa respaldado por el sentir unánime de la Comisión.

Se levanta la sesión y esta tarde sabremos si tenemos sesión mañana a las diez.

Era la una y cuarenta minutos de la tarde.

Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00, Madrid (8)

Depósito legal: M. 12.580 - 1961