



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 287

Pág. 1

HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. GABRIEL ELORRIAGA PISARIK

Sesión núm. 11

celebrada el jueves 21 de marzo de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, SEPI (Aguirre Rodríguez), para:

- Que explique los planes del Gobierno para garantizar la carga de trabajo a los astilleros públicos de Navantia en la ría de Ferrol. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/000411) 2
- Que informe del contrato firmado el 19 de septiembre entre Navantia y Pemex en Santiago, que fue anunciado como garantía de incremento de la carga de trabajo de los astilleros de las rías de Ferrol y de Vigo. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000487) 2
- Informar sobre la situación de Navantia y los planes de actuación de la SEPI en la compañía. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000728) 2
- Que explique las razones de haber descartado la construcción de un dique flotante en los astilleros públicos de Navantia en la ría de Ferrol que aseguraría carga de trabajo en el futuro, y para que informe sobre las medidas que va a adoptar para lograr dicha infraestructura y garantizar la viabilidad futura de los astilleros. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/000818) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 2

Se abre la sesión a las cinco de la tarde.

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

Vamos a dar comienzo a la reunión de la Comisión de Hacienda y Administraciones Públicas. En primer lugar, quiero dar la bienvenida al compareciente, que conoce sobradamente la casa y sus procedimientos, con lo cual no requiere especial adiestramiento. Pero antes de darle la palabra permítanme que haga dos consideraciones. La primera con relación a la excepcionalidad del procedimiento que hemos seguido para convocar hoy la Comisión; excepcionalidad que tiene dos aspectos: uno, la rapidez, la premura, con la que lo hemos hecho y, otro, la necesidad que hemos tenido de aplazar a una reunión posterior la respuesta a una pregunta oral que está pendiente de debate en el orden del día. Hemos tenido una Mesa esta mañana donde hemos acordado unánimemente proceder de la manera que ahora lo estamos haciendo, pero quiero dejar constancia expresa de mi agradecimiento a todos los portavoces de los grupos parlamentarios por las facilidades y la cooperación que han tenido a la hora de hacer posible esta comparecencia que, por otro lado, era del máximo interés para la Comisión.

La segunda consideración es la habitual en torno al orden que vamos a seguir. Tras la intervención del compareciente, sin límite de tiempo como es habitual, pero con un tiempo razonable, intervendrán los portavoces de los grupos que han solicitado su comparecencia de menor a mayor. Por tanto, intervendrá en primer lugar la representante del Grupo Mixto, luego el Grupo Socialista y, en último lugar, el Grupo Popular. En este momento no están presentes los representantes de otros grupos parlamentarios, pero si se incorporasen hablarían a continuación los demás grupos parlamentarios presentes que no habían pedido la comparecencia —insisto, por un tiempo de diez minutos cada uno— y cerraría la comparecencia el presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales. Tiene la palabra el señor Aguirre.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES, SEPI** (Aguirre Rodríguez): Señorías, en primer lugar, me corresponde agradecer la solicitud de comparecencia que han formulado tanto el Grupo Popular como el Grupo Socialista y el Grupo Mixto, en su representación del Bloque Nacionalista Galego. Tengo el honor de defender el contenido de la comparecencia relativo a ocho solicitudes que se han presentado para hablar del presente y futuro de Navantia, así como de sus inversiones y carga de trabajo. Si sus señorías me lo permiten, voy a intentar dividir mi intervención en cuatro puntos para de esa manera atender los asuntos para los que han solicitado mi comparecencia. En primer lugar, me gustaría hablar de la situación de partida; en segundo lugar, de la necesidad que Navantia tiene de un plan de competitividad; en tercer lugar, de las actuaciones comerciales que está llevando a cabo Navantia para la búsqueda de carga de trabajo y muy concretamente detenerme en el contrato firmado con Pemex, y en cuarto y último lugar, me gustaría hablar de las infraestructuras y muy concretamente del dique flotante, asunto expresamente mencionado por sus señorías en las solicitudes de comparecencia.

Quiero dejar sentado en mi primera intervención que en las dos anteriores ocasiones en que he venido al Parlamento —en el mes de abril de 2012 y en el mes de octubre de 2012— para hablar también de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales y hacer una intervención detenida sobre Navantia, ya tuve oportunidad de señalar a las señoras y señores diputados que uno de los grandes problemas con los que se enfrenta Navantia es la sequía de la carga de pedidos. Esta sequía se originó hace aproximadamente siete años y en este periodo no se ha producido ninguna nueva contratación. Se ha producido de manera muy acusada en la legislatura de 2008 a 2011, de la que podemos decir que en materia de pedidos es una legislatura perdida. En el año 2012 hay que reconocer que todos los centros de trabajo de Navantia —Cartagena, Cádiz y Ferrol— se dedicaron prácticamente a terminar las últimas unidades de los proyectos en vigor, sobre todo Ferrol y Cádiz; y, si me apuran, en el orden contrario, es decir, Cádiz y Ferrol. Por tanto, son siete años de actividad comercial sin ningún pedido que nos llevan a afirmar hoy en esta Comisión que Cádiz en el año 2012 ha tenido una ocupación del 27 % según se han cerrado cuentas y en el horizonte del 2013 tendrá una ocupación del 33 %; es decir, Cádiz está prácticamente inactiva. Ferrol-Fene ha cerrado con una ocupación del 85 % en el año 2012 y cerrará el año 2013 con una ocupación del 52 %; podríamos calificarla de una ocupación a medio gas. Cartagena ha tenido al cierre del año 2012 una ocupación del 98 % y cerrará el año 2013 con una ocupación del 89 %; por lo tanto, una ocupación satisfactoria que solo plantea riesgos de ejecución de los programas que está llevando a cabo. La conclusión que se saca al ver estas cifras es que la política comercial que se ha llevado a cabo en los años anteriores, sobre todo en la legislatura anterior, ha fracasado y que está incidiendo claramente de manera muy dañina en Cádiz en todos los centros de trabajo de Navantia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 3

Esta política comercial que se ha arrastrado de manera intensa en los últimos cinco años provocó situaciones que todos conocíamos al inicio de 2012. En primer lugar, la carga de trabajo se ha ido agotando gradualmente durante los años 2012 y 2013. Eso provoca que las plantillas están entrando en una intensa subactividad. La ausencia de carga de trabajo genera la reducción de ingresos y la reducción de ingresos, señorías, deriva en un incremento muy notable de las pérdidas de la compañía. Por lo tanto, Navantia está entrando en un deterioro alarmante de la cuenta de resultados, lo que va a provocar una erosión de su capital social. Estas pérdidas continuadas, señorías, harán preciso en este año que Navantia tenga que hacer una apelación a la financiación externa, porque con sus recursos Navantia no podrá mantener su actividad. Insisto en que estas pérdidas continuadas y que se hacen ya recurrentes se explican por cómo han cerrado la cuenta de resultados en los años que les voy a mencionar. En 2011 Navantia perdió 42 millones de euros, al cierre de 2012 Navantia ha perdido 78 millones de euros y la previsión de cierre de 2013 es que Navantia pierda 49 millones de euros. Me gustaría hacer un inciso aquí para explicarles la evolución de estas pérdidas. Habrán visto que en 2011 y 2012 las pérdidas han ido en aumento y que en 2013 van a disminuir. Entraré en la explicación posteriormente, cuando hable del plan de ahorro, de por qué el origen de que las pérdidas estén disminuyendo en 2013 es el plan de ahorro que luego explicaré, pero quiero llamar su atención en que algo ya comienza a causar efecto. Por lo tanto, si estamos ante un cuadro de pérdidas, de deterioro de la cuenta de resultados y, como ya he avisado, de la necesidad que va a tener Navantia de apelar a financiación exterior, hay una conclusión clarísima, una segunda conclusión —es decir, además de que la carga de trabajo está impactando negativamente, hay una segunda conclusión—: o corregimos esta tendencia de las pérdidas y cambiamos esta situación económica y financiera o, como decía anteriormente, habrá que hacer una apelación a recursos externos, y en 2014, si no hemos conseguido detener la situación, habrá que provocar una disminución del capital de Navantia, y no por capricho sino por imperativo legal. En cuanto el patrimonio neto de una empresa está en desequilibrio con su situación de cuentas de resultados, claramente la ley te obliga a disminuir el capital social y, siempre que se disminuye el capital social, eso tiene vinculaciones en materia de ajustes de todo tipo. Por lo tanto, el deterioro de la cuenta de resultados deriva en que clarísimamente vamos a tener que incorporar como elemento inexcusable del futuro de Navantia la herramienta de los ajustes. Y eso me hace señalar con toda tranquilidad, pero con todo detenimiento, la necesidad de un plan de competitividad para corregir esta situación de deterioro de su cuenta de resultados.

Creo que ya se ha dicho por muchos intervinientes que han hablado de la situación de Navantia: Navantia está en este momento en una situación difícil y la dirección actual de Navantia se propone evitar que esta situación difícil pase a ser una situación crítica y, lo que es peor, que podamos registrar una crisis reputacional, con el daño que eso puede significar para la capacidad de apertura de mercados de Navantia. Y esto lo podemos hacer solo desde Navantia o desde la sociedad propietaria de Navantia, o lo podemos hacer todos juntos. Es evidente que la responsabilidad es de los directivos y del equipo directivo actual, pero también hay responsabilidades de otras partes que conviven en Navantia, que son los empleados, que son los equipos directivos, que es la industria auxiliar, que es la sociedad civil de todos los centros de Navantia: Cartagena, San Fernando, Puerto Real, Fene, Ferrol. En definitiva, yo creo esto es una operación que tenemos que hacer de manera conjunta: frenar la tendencia e invertirla.

Quiero señalar un dato importante para poder entrar en el plan de competitividad. Navantia trabaja en el mercado internacional frente a sus competidores con un 15% más de precio y, si enumeramos a los competidores del área asiática, Navantia trabaja con un 50% más de precios. Creo que a nadie se le puede ocultar que, si seguimos teniendo esa política de precios, nuestra capacidad de abrir mercados internacionalmente se verá claramente disminuida. Seguramente, alguna de sus señorías en su intervención tendrá preparado algún repaso a algún concurso que se ha perdido últimamente. Pues no busquen ningún argumento extraño. El tema del precio nos ha dejado fuera de esos concursos. Yo creo que eso hay que tenerlo en cuenta a la hora de redactar un plan de competitividad. Otro tema que vamos a tener en cuenta en Navantia es que se enfrenta a una situación económica en la que hay unas restricciones presupuestarias importantes, que afectan fundamentalmente al Ministerio de Defensa, que es, por así decirlo, su principal cliente y, por qué no decirlo, la razón de la existencia de Navantia. Esas restricciones presupuestarias del Ministerio de Defensa van a durar un tiempo, y en ese tiempo de tránsito tenemos que crear un modelo de Navantia distinto para enfrentarnos a la incapacidad de compra del Ministerio de Defensa. Yo soy de los que opinan que la situación transitoria de la restricción presupuestaria volverá a su normalidad en breve, y seguramente dentro de poco tiempo en esta Cámara podamos hablar nuevamente de fragatas encargadas por el Ministerio de Defensa o de los BAM también encargados por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 4

el Ministerio de Defensa. Por tanto, hay que adaptar la compañía a este tiempo de tránsito hasta que el Ministerio de Defensa pueda volver a la normalidad de su capacidad de compra. A nuestro juicio, la única forma de hacer frente a este tránsito va a ser con dos elementos en el plan de competitividad: lanzar a Navantia a los mercados internacionales y abrir y diversificar las líneas de negocio de Navantia, recuperando actividades que Navantia había abandonado en el pasado. Creo que en este marco del que acabo de hablar de los problemas de precios y competitividad, de los problemas de la restricción presupuestaria transitoria, hay que añadir un nuevo elemento para situar el plan de competitividad. No es otro que la situación macroeconómica de crisis económica que están viviendo todas las economías y que hace también que economías que tenían capacidad de compra en este momento no la tengan.

Creo que esos tres condicionantes nos hacen dibujar un plan de competitividad que tiene que atravesar por cuatro grandes ejes, que quiero compartir con sus señorías. El primero de ellos entiendo que tiene que ser hacer de la unidad comercial de Navantia una auténtica fortaleza internacional. Para ello, Navantia ha empezado a incrementar en el ejercicio 2012 el número de efectivos que están destinados al área comercial. Hemos pasado de veintidós efectivos a sesenta. En una palabra, hemos triplicado el número de personas dedicadas a vender el producto de Navantia. Hemos abierto seis oficinas estables en el exterior en aquellos países en los que consideramos que en estos momentos se encuentran más maduras las opciones de compra. Hemos unificado todas las líneas de ingreso, todas las áreas de ingreso de Navantia, en una sola unidad de negocios, y hemos implantado un área de programas para que este área siga de manera especializada todos los efectos post contractuales que genera la entrada en eficacia de los contratos ya firmados.

El segundo eje importante del plan de competitividad será el plan de ahorros, al que he hecho mención al inicio de mi intervención. El plan de ahorros va a pivotar fundamentalmente por la gestión de recursos humanos y por el área de producción. ¿Con qué objetivo? Con un objetivo modesto en el inicio, que es reducir a la mitad las pérdidas. Ya hemos conseguido en la comparación de la liquidación del año 2012 con la previsión de cierre del año 2013 reducir a la mitad esas pérdidas. Este es un objetivo con vocación de permanencia, porque hay que ajustar por el lado de los gastos para intentar que el plan de competitividad cause efecto.

Tercer gran eje del plan de competitividad, la diversificación. Es verdad que Navantia es y ha sido, como he comentado anteriormente, un comprador habitual de la Armada española, pero ya sabemos todos cuál es la situación de restricción de la Armada española. Por lo tanto, hay que ampliar las líneas de negocio de Navantia y, para ello, hay que salir al mercado militar internacional. Para ello hay que apostar definitivamente por un área de Navantia de mucha reputación y prestigio que es el área de sistemas, intensificar, no va a ser difícil, porque se está trabajando bien en esa área de reparaciones, y recuperar el área del sector civil, es decir, no solo con el sector militar puede tener capacidad de negocio, sino que también hay que incorporar al sector civil e incorporar un sector novedoso para Navantia, que no ha ocupado todavía ninguna línea de negocios, como es el sector eólico. Por lo tanto, ahí tenemos las seis líneas de negocios que forman el paquete, junto con la capacidad de pedir y de comprar de la Armada española.

El cuarto eje del plan de competitividad tendrá que ser el convenio colectivo, convenio colectivo del que ya están abiertas conversaciones con los representantes de lo social, convenio colectivo que tiene que asumir la situación crítica de Navantia y convenio colectivo que tiene que vincularse a las exigencias del plan de competitividad. El convenio colectivo tiene que generar estabilidad en los puestos de trabajo, pero seguramente tendremos que cambiar o combinar la estabilidad de los puestos de trabajo con ajustes en las retribuciones.

Después de reaccionar con este plan de competitividad, me gustaría detenerme en la política y las actividades comerciales llevadas a cabo por Navantia. He hablado al inicio de mi intervención de lo que yo califico como una etapa vacía de pedidos, un fracaso de la política comercial, que tenemos que detener con el fortalecimiento del área comercial, del que ya he mencionado que pivota en triplicar los efectivos que actúan en el exterior y abrir sedes de representación en el exterior. Por lo tanto, por esa parte Navantia va a orientar totalmente su actividad a abrir mercados en el sector internacional. La sola puesta en marcha en el año 2012 de este fortalecimiento de la unidad comercial y de girar Navantia a que tenga en el centro de su actividad al cliente, ha generado un primer efecto: en el año 2012 se ha detenido el ritmo de caída de pedidos, y miren la frase, se ha detenido el ritmo de caída de pedidos. Veníamos acusando una caída de pedidos en torno a los 800 millones de media y podemos anotar hoy que en el año 2012 la caída solo ha sido de 550 millones. Por lo tanto, estamos desacelerando una caída vertiginosa que había en el ritmo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 5

de pedidos. Eso ha tenido una primera consecuencia, que la ocupación media anual de los astilleros en su conjunto, de los tres centros, en el año 2011 fue el 69 % y en el año 2012 es ya del 76 %. Por tanto, algo estamos recuperando, pero sobre todo lo que hemos hecho ha sido frenar la caída de pedidos.

Creo que repasar en sede parlamentaria todas las acciones en el exterior de Navantia sería alargar esta intervención innecesariamente y dar una serie de bazas a los competidores, pero sí tengo que reseñarles que en actividad comercial exterior hemos pasado de veintisiete actuaciones que heredamos en el año 2011, a 60 actuaciones en el área comercial, hemos doblado las actuaciones comerciales. En este año 2012 la dirección comercial de Navantia ha visitado treinta países, treinta ventanas de oportunidad, con sesenta acciones en el exterior, cada una de ellas en un nivel de maduración distinto. Por ello, podemos hablar hoy de la firma en el año 2012 de un nuevo contrato con la marina australiana, de un magnífico contrato, yo diría que histórico, pese a que la gente no quiere detenerse a ver el volumen del contrato firmado con la marina argelina en materia de reparaciones. Para mí, aparte de que va a ocupar al área de reparaciones de Ferrol por dos o tres años, es un contrato histórico en la vida de Navantia y yo creo que hay que decirlo. Además de los contratos con la marina australiana y con la marina argelina, hemos firmado nuevos contratos con la marina noruega.

Ustedes lo han pedido y es verdad que está de plena actualidad, por lo que me gustaría hacer una parada especial en el contrato firmado en el mes de septiembre de 2012 con PMI Norteamérica, que es como saben ustedes una empresa del grupo Pemex. Quiero recordar que la última vez que comparecí en este Parlamento y tuvimos la ocasión de hablar de este contrato estábamos en campaña electoral y había todas las disputas propias de la campaña electoral que sus señorías conocen y que a mí no me son ajenas. En aquellas disputas el eje central del contrato de Pemex no era otro que la existencia o la no existencia del contrato, se ponía en duda inclusive la existencia del contrato. Creo que el tiempo ha demostrado que quienes hablaban de que el contrato existía tenían razón. Por tanto, como ya hemos pasado aquella etapa, lo dejamos ahí. Después de la firma de ese contrato el área comercial, con su consejero delegado al frente, ha visitado en cinco ocasiones Ciudad de México; las cinco visitas tenían un destino muy concreto, que no era otro que perfeccionar la entrada en vigor del contrato. Estoy en disposición de anunciarles, sin vulnerar la cláusula de confidencialidad del contrato, que las tres cláusulas de cumplimiento por parte de Navantia están ya coronadas y fueron hechas a satisfacción del armador con anterioridad al 31 de diciembre de 2012. Por lo tanto, hemos presentado el cumplimiento de las cláusulas de entrada en vigor y hemos presentado los avales técnicos y los avales bancarios. De este modo, se podrá debatir ahora si se quiere sobre si va a entrar más tarde o más temprano, en sustitución del debate de si existía o no existía el contrato, pero quiero hacer una mención especial a sus señorías: los contratos internacionales tienen una gran dificultad en cómo se originan, en cómo se capturan. El peso de aquella gestión recayó más en el área política que en el área comercial —no hay que ocultarlo—, pero, una vez firmado, el cumplimiento de todos esos requisitos están ya pivotando sobre la empresa y sobre el área comercial. Todo ese tiempo, al tratarse de un contrato internacional, requiere prudencia, diplomacia y respeto profundo a los calendarios políticos de las administraciones de otros países. Estos son elementos con lo que hay que tener cuidado porque en cualquier momento podemos herir alguna posición política de los países potencialmente compradores. Creo que en el caso de Pemex estamos ante un contrato que va a generar muchísima estabilidad en las plantillas de Navantia, y lo que es más importante, el contrato con Pemex es una ventana de oportunidad de ampliación de nuevos pedidos por parte de Pemex a Navantia.

Para finalizar, señor presidente, señorías, es inevitable —porque así lo piden sus señorías y yo también tengo necesidad de hablar de ello— que me refiera a las nuevas infraestructuras y al dique flotante. Hay una primera afirmación de la que quiero dejar constancia en sede parlamentaria: si los presupuestos españoles y los presupuestos de SEPI inyectaran dinero en una empresa pública en situación de pérdidas, tendrían siempre la calificación por Europa de ayudas del Estado. En segundo lugar, he escuchado recientemente alguna declaración —poniéndola en duda— sobre la consulta informal o lo que se viene a conocer como la consulta *non paper* ante las autoridades europeas. Como yo he sido testigo de las reuniones que se han mantenido con sindicatos y alcaldes de la zona de Ferrol, he de decir que la petición de la consulta informal fue precisamente de los alcaldes y de los sindicatos; y fue precisamente de ellos porque entendían que primero había que explorar cuál era la posición de las autoridades europeas sin hacer una consulta oficial, y esa consulta informal, esa consulta sin papeles se llevó a cabo y se obtuvo conclusión de la misma el día 27 de noviembre de 2012. Quiero compartir con ustedes lo que fue la consulta, así como las conclusiones del 27 de noviembre de 2012.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 6

Según se nos informó en la Unión Europea, en la Dirección General de la Competencia, el incremento de capacidad resultante de esta inversión sería contrario a las restricciones impuestas a España en el año 2005, verbalmente; la financiación del proyecto sería considerada ayuda de Estado, insisto, verbalmente; y una notificación formal se sustanciaría con un pronunciamiento negativo siempre que se mantuvieran las actuales normas y los actuales acuerdos limitativos. Esta es la información verbal que obtienen los representantes de Navantia y que obtienen los representantes de SEPI en la petición informal que nos requirieron los representantes sociales de Navantia y los alcaldes de la comarca de Ferrol. Como consecuencia de aquella conclusión de la solicitud informal, mantuvimos recientemente, el 4 de marzo, es decir, hace diecisiete días, una reunión en Ferrol a la que yo fui personalmente, de nuevo con los alcaldes y con la representación sindical, y en la que concluimos de manera conjunta que había que pasar de la informalidad a la formalidad, que había que pasar de la consulta informal a la consulta oficial. Al día siguiente abrí las consultas oportunas con el Gobierno para explorar las consecuencias de impulsar la consulta formal y, lógicamente, la primera cuestión que se plantea es si vamos a hacer una consulta formal exclusivamente para el dique flotante o si vamos a hacer una consulta formal que contenga dos grandes propuestas, el levantamiento de las restricciones, para de esa forma eliminar las condiciones que impiden la construcción del dique formal con ayudas de Estado y de ahí derivar a la consulta formal. Estamos en ese momento y estamos estudiando cuáles son las consecuencias de hacer una consulta formal. Quiero señalar a sus señorías que, pasados diecisiete días, hemos iniciado los trabajos concernientes a explorar con el Gobierno y sus diferentes ministerios, el de Asuntos Exteriores, el de Industria, el de Hacienda, cuáles son los trámites y cuáles son las consecuencias de iniciar todas las actuaciones para el levantamiento de las restricciones impuestas a España en el año 2005 y transformar la consulta informal en una consulta formal.

Creo haber podido dar respuesta a todas las cuestiones que se me han planteado en la solicitud de comparecencia, tanto a la situación económico-financiera, a la situación de futuro de Navantia, al estado del contrato con Pemex, al estado de las actividades comerciales, como a la situación actual del proyecto del dique flotante. Por tanto, señor presidente, quedo a disposición de sus señorías para atender sus intervenciones, con el agradecimiento al respeto con que han atendido a la mía, y contestar a las preguntas que me quieran formular.

El señor **PRESIDENTE**: Como el compareciente explicaba, y aprovecho para reiterarlo, teníamos en la Comisión una serie de comparecencias pendientes del presidente de SEPI. Hemos acumulado en la sesión de hoy, y es por tanto el objeto del debate, las referidas a Navantia. Es cierto que hay otro paquete de solicitudes de comparecencia referidas a Hunosa, algunas de solicitud muy reciente, de las últimas semanas, a las que daremos trámite en un momento posterior, para lo cual me consta, porque he hablado con él, que contamos con la mejor disposición del presidente de SEPI. Por tanto, las que tenemos hoy acumuladas en el orden del día son las referidas a Navantia. Como antes anunciaba, vamos a seguir el orden habitual. En primer lugar, tienen la palabra los grupos que habían solicitado la comparecencia del presidente de SEPI y empezaremos de menor a mayor. En primer lugar, tiene la palabra la señora Fernández Davila, del Grupo Mixto.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Señor Aguirre, agradecemos enormemente su comparecencia para informarnos de estas cuestiones relacionadas con Navantia, aunque tenemos que decir que nos ha sorprendido esta convocatoria *in extremis*, por decirlo de alguna manera, de urgencia. Entendemos que una convocatoria de comparecencia debería comunicarse con la antelación suficiente como para que los que tenemos que venir aquí pudiéramos estar en mejores condiciones para tratar los temas. De todas maneras, y en relación con nuestro grupo, el BNG, y a propósito del tema de Navantia, agradecemos enormemente poder estar hoy aquí hablando de la cuestión, precisamente por la gravedad de la situación.

Me permitirá, señor Aguirre, que me centre en Navantia Fene-Ferrol, porque es lo que conoce el Bloque Nacionalista Galego y, además, por ser nuestra obligación defender los intereses de aquellos que nos han votado. Señor Aguirre, permítame decirle con todo respeto, pero también con total contundencia por nuestra parte, que a mí esta comparecencia me parece que es la justificación de los incumplimientos que desde el Gobierno se han hecho, tanto desde el Gobierno de la Xunta como desde el Gobierno central, en relación con soluciones para la situación de crisis de Navantia Fene. Yo sé que usted es el presidente de Navantia y, por lo tanto, no es el presidente del Gobierno, pero estamos en sede parlamentaria y estamos ante una situación...**(Rumores)**. Disculpe, dije Navantia y como hay revuelo no sé si es que dije algo mal. **(Un señor diputado: SEPI)**. SEPI, por eso hice el inciso porque pensé que estaría

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 7

equivocándome. Es usted el presidente de SEPI y, por lo tanto, el responsable de Navantia, aunque SEPI sea más amplio que Navantia. Señor Aguirre, quiero decirle que estamos en sede parlamentaria y, por lo tanto, nuestra interpretación tiene que ser política; no puede estar destinada a valorar una gestión empresarial, sino la gestión política de un gobierno, en este caso del Gobierno del Partido Popular, del señor Rajoy. Por lo tanto, me parece que esta comparecencia justifica la ineficacia y los incumplimientos que en campaña electoral hizo el Partido Popular, no solamente en la campaña electoral de las elecciones generales de hace más de un año, sino de las elecciones autonómicas de hace unos meses. En campaña electoral se comprometió —quien hoy está gobernando—, por un lado, a garantizar el dique flotante y, por otro lado, una cartera de pedidos que permitiera esa actividad productiva en el astillero, garantizando el empleo, etcétera y, en su momento —como usted bien ha dicho—, se hablaba de esos contratos con la filial de Pemex. Me parece que después de todo este tiempo usted nos diga hoy que acaban de dar el paso a la consulta formal ante la Unión Europea, tanto en relación con las restricciones y por lo tanto para mirar las posibilidades de levantamiento al veto de construcción civil, como de las ayudas para la posibilidad de instalar el dique flotante; que después de tantos meses lo que se haya hecho exclusivamente hayan sido consultas informales y que solamente a partir del 4 marzo hayan planteado la consulta formal, realmente para los trabajadores de Navantia Fene es una tomadura de pelo total y absoluta.

Desde nuestro punto de vista, ya no es solamente una cuestión de consultas. Creemos que en la situación actual, y tal y como está actuando el Gobierno de acuerdo a su información, es una demostración de que el Gobierno del Estado ante la Unión Europea no se plantea pelear por aquellas cuestiones que harán posible la creación de empleo y que se mantenga una actividad, como en este caso la construcción naval. Pasó con el *tax lease*, y ahora estamos hablando de Navantia, de posibles carteras de pedidos y del dique flotante. ¡Es que no es una cuestión de consultas! ¡Es que el Gobierno del Estado tiene que tener una actitud de defensa de sus sectores productivos y plantarle cara también a decisiones de la Unión Europea! ¿Cómo es posible que otros Estados de la Unión, como por ejemplo Francia, puedan estar buscando la forma de dar apoyos al sector naval, si no al militar al civil? Pero resulta que en el Estado español el Gobierno, me da igual de qué signo sea, nunca tiene la disposición de hacer esto mismo, de defender los intereses que le corresponden. Siempre estamos pendientes de si Europa dice que sí o si Europa dice que no. Evidentemente, si lo que va a presentar el Gobierno allí es febleza, nunca nos dirá que sí, nunca nos dirá que sí. Y así, señor Aguirre, nos va con el tema de Navantia Fene y el dique flotante.

Ustedes garantizaron que iba a haber un dique flotante. No va a haber dique flotante, entre otras cosas, porque ustedes no lo contemplan en los Presupuestos Generales del Estado. No va a haber dique flotante porque hace muy poco tiempo quisimos que se aprobara en este Parlamento una resolución para que el Gobierno se comprometiera y no hubo forma de llegar a ese compromiso. Nos consta, tenemos la convicción total y absoluta de que no es un problema de limitaciones de la Unión Europea. Tenemos la constatación de que realmente hay una falta de voluntad política del Gobierno de buscar soluciones y alternativas para que en Navantia Fene se pueda continuar con una actividad productiva, en este caso a través de garantizar un centro de reparaciones. Señor Aguirre, cuando hablamos de voluntad del Gobierno, es porque el Gobierno ha manifestado una voluntad tremenda para buscar solución y salida a la crisis financiera, y nos preguntamos por qué no tiene esa misma voluntad también para garantizar la salida a aquellas otras actividades que representan muchos puestos de trabajo, en el caso de la comarca de Ferrol no solamente los puestos de trabajo que genera la propia industria, sino lo que significa desde el punto de vista económico para toda la comarca. Por lo tanto, señor Aguirre, usted nos dice algunas cosas intentando positivizar la gestión que ustedes están haciendo, pero realmente desde nuestro punto de vista viene a justificar los incumplimientos.

El tema Pemex —supongo que no tengo mucho tiempo, señor presidente— y lo que podría significar de escepticismo por parte de muchos en relación con que exista o no exista el contrato. Sinceramente, desde el Bloque Nacionalista Galego tenemos una necesidad tremenda de creer que efectivamente los contratos existen, porque lo necesita Ferrol, lo necesita Galicia y lo necesitan los trabajadores para mantener sus puestos de trabajo; somos realmente de los que queremos que esos contratos existan. Ahora, evidentemente esto sigue estando en una situación oscura, extraña. No podemos entender cómo, independientemente de ese contrato, al mismo tiempo que se nos dice que está firmado se nos dice que, como empresa pública del Estado mexicano, tiene que ir a concurso público. Ahí hay cosas que efectivamente no nos tranquilizan, y no nos tranquilizan porque eso sería fundamental para la actividad de este astillero. Usted habló de algunas otras contrataciones con Australia, Argelia o Noruega. No sabemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 8

exactamente la cantidad de trabajo que eso significa, aunque usted habló de que proyectaría empleo o actividad para tres años; no sabemos el nivel de partida, por ejemplo, y yo siempre hablo de estas cuestiones porque realmente estamos muy preocupados, no tanto por las pérdidas y ganancias, que sabemos que son importantes y fundamentales para una empresa, sino, dado que estamos hablando de una empresa pública, por cómo la empresa pública garantiza el empleo.

Por eso nos preocupa que usted, como parte de las soluciones para Navantia, haya planteado el tema de la competitividad, como algo fundamental. Nosotros estamos de acuerdo en que hay que ser competitivos; usted habló incluso de las dificultades que teníamos para adquirir cartera de pedidos por el 15% de diferencia en algunos casos y del 50% en otros casos, sobre todo en el mercado asiático. La cuestión es por qué hay esas diferencias. ¿Porque los costes salariales sean muy superiores? No es así. Nosotros hemos hecho averiguaciones y hemos tenido conocimiento de que en otros astilleros, sobre todo en Asia, había algo que aquí se está perdiendo, que es la mejora en I+D, que es la inversión del propio Estado en I+D, y luego ayudas, señor Aguirre. En Corea, el Estado ayuda a los astilleros para que puedan ser competitivos, y no solamente los ayuda para una mejor I+D, sino con esa ayuda que a ustedes o a nosotros nos niega, como usted ha dicho, la Unión Europea. No hay un precio competitivo en ningún astillero si no tiene una ayuda del Estado. En la Unión Europea eso se está comprobando y lo que no entendemos es por qué se veta al Estado español, como hace la Unión Europea, sin que ustedes se enfrenten a ello, a los astilleros del Estado. Nos preocupa, como digo, que el plan que presentan para ser competitivos a nivel internacional esté basado en la reducción de los costes, y nos preocupa porque entendemos que se refiere a la reducción de los costes salariales, o bien por la reducción de plantilla o bien por la reducción de salarios. A mí me parece que van a ser las dos cosas: reducción de plantilla y reducción de salarios. Señor Aguirre, no nos parece que sea la forma. Pensamos que es necesario que Navantia en general y Navantia Fene-Ferrol en particular tenga la política de conseguir carga de trabajo, tenga la política de garantizar ese dique flotante que le permita desarrollar el centro de reparaciones que va a garantizar actividad productiva y desarrollo económico en la comarca de Ferrol.

Pensamos, señor Aguirre —y voy finalizando antes de que me diga el presidente que se me ha acabado el tiempo—, que el Gobierno del Estado tiene que hacer algo más que consultas, formales o informales; tiene que hacer propuestas ante la Unión Europea, por un lado, para acabar con las restricciones para la construcción civil, es decir, para conseguir el levantamiento del veto, y por otro lado, tiene que hacer gestiones para hacer posible la construcción del dique flotante y, por lo tanto, del centro de reparaciones en Navantia Fene. No creemos que a estas alturas sea de recibo decirles a los trabajadores, que hoy mismo se concentraban delante de Hacienda en Ferrol, que ustedes aún están haciendo consultas formales. Esa no es la forma. Incluso pensaba que la urgencia de esta comparecencia estaba motivada por la movilización de los trabajadores y que venía aquí a darnos una información que pudiera servir para que este colectivo de trabajadores pudiera estar tranquilo y desmovilizarse porque el Gobierno les resolvía el problema. No es así. Lo lamentamos. Lo que le pedimos, señor Aguirre, como grupo parlamentario pero también por su responsabilidad y por lo que esto representa de responsabilidad del Gobierno, es que tengan en cuenta la necesidad de dar respuestas, pero no respuestas que lo único que hacen es dilatar en el tiempo la búsqueda de una solución o simplemente hacerla inviable. Pedimos respuestas que realmente solucionen el problema, que realmente garanticen el empleo, que realmente puedan posibilitar que Fene-Ferrol tenga carga de trabajo y pueda continuar su actividad productiva y no ocurra, como dice usted, que el año 2013 vaya a finalizar con un 50% de producción en relación con el año 2012.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Fernández por su esfuerzo por ajustarse a los tiempos asignados.

Tiene la palabra el señor Cortizo, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **CORTIZO NIETO**: Señor Aguirre, yo también agradezco su presencia en esta Comisión, incluso con la premura de la convocatoria. Jueves a las cinco de la tarde. El coso semivació. Será el cartel o serán los toros. No se sabe.

El 8 de octubre compareció usted en la Comisión de Presupuestos y, hablando como hoy de los contratos de Pemex, me dijo, y le voy a leer el «Diario de Sesiones»: «Pero le voy a demostrar que no soy mentiroso. **(Muestra unos documentos).**» Y usted hizo así en la Comisión **(El diputado agita un documento en la mano)**. La demostración es la cosecha de los que recogen las notas. «Aquí lo tiene usted», me dijo. «Este es el contrato. Pero le voy a leer una cláusula. **(Aplausos.—Un señor diputado: ¡Anda!—Rumores).**» Es decir, lo que se jalea normalmente desde las bancadas de estos cosos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 9

parlamentarios. Luego, leyendo la transcripción de su entrevista con dos diputadas, una de este Parlamento y otra del Parlamento gallego —la transcripción de lo grabado en la entrevista—, usted les dijo que no había visto los contratos de Pemex. Literalmente, usted afirmó ante esas dos diputadas, hace escasas fechas, que usted solo había visto la cláusula de confidencialidad, que no sabía si era un contrato, un precontrato o un acuerdo de intenciones; que no era su misión. Al oscurantismo y a la confusión que rodean todo este asunto se une este hecho. Usted blandió aquí los papeles y luego informa de otra cosa. Estos contratos parecen fantasmas. Haciendo un paréntesis, le voy a decir, al margen del debate que estamos teniendo aquí, que a mí —créame— me gustaría tanto como a usted que hubiera más de dos floteles para hacer. En la situación actual en la que se encuentra Navantia en todos sus centros, excepto en Cartagena que está bastante bien, sería de malnacidos no alegrarse de que los contratos saliesen, de que las cosas funcionasen. Pero yo que soy nuevo en este Parlamento —no como usted, que fue un veterano—, le diré mi percepción personal. Yo echo de menos —seguramente tengo mi parte de responsabilidad— abordar los asuntos, por vidriosos que sean, con un poco de autenticidad, de claridad, de sinceridad y no embargados por una especie de oscurantismo: Si tocan fechas electorales, si no tocan fechas electorales, si hay que defender la gestión del Gobierno, si hay que hablar de la herencia recibida. No está la situación actual del país y de las personas de este país, y en este caso concreto de los trabajadores de los centros de Navantia, como para que aquí, en esta institución no nos tomemos las cosas muy en serio, hablemos con franqueza y digamos las cosas con la crudeza que haga falta pero también con la lealtad que haga falta desde el Gobierno y desde la oposición.

Vuelvo a referirme a las contradicciones. Recuerdo el 8 de octubre a un señor Aguirre bastante optimista y hoy lo veo apagado, triste, anunciándonos negros nubarrones para Navantia, anunciando ajustes y hablando, efectivamente, de un plan de competitividad. Me han quedado dudas sobre si el plan de competitividad va a ir por la vía de reducir los costes en la línea que ya se ha citado: reducción de salarios, reducción de puestos de trabajo. No le he oído hablar de aumentar la competitividad por otra vía. Según tengo entendido, si se quiere ser serio —y ya le avanzo con toda sinceridad que no soy economista y por tanto seguramente digo alguna que otra barbaridad hablando de estas cuestiones—, hay que hablar de los costes salariales ligados a la productividad. A veces se puede rebajar el coste salarial sin rebajar el salario si se aumenta la productividad de ese puesto de trabajo. Aumentar la productividad exigiría que los responsables de la empresa pública hablasen de la inversión en I+D+i. ¿Apostamos por la alta tecnología que tiene en muchos sectores esa empresa? ¿Apostamos por nuevos campos en donde la alta tecnología nos haga competitivos con otros países, aunque ellos ofrezcan precios más baratos pero ofrezcan menos calidad? Me gustaría que fuésemos capaces de abordar esa cuestión. Pero, claro, si ha tardado año y medio, desde que ha tomado posesión, en darse cuenta de que estamos tan mal, ¿sabe qué le digo? Que independientemente de que en la legislatura 2008-2011 hubiera cero pedidos —ya pagaron sus gestores, ya pagaron sus responsabilidades dejando de ser gestores—, a lo mejor la norma debería ser que los gestores que no consiguen gestionar bien, sean cesados. Da igual que haya un Gobierno del Partido Popular o un Gobierno del Partido Socialista, al igual que ocurre en el sector privado para que las empresas públicas sean igual de rentables.

Pero hablaba de la confusión, y en el caso del dique flotante hoy ha venido usted y nos ha dicho lo de la consulta formal y la consulta informal. Pero los directivos de Navantia —no puedo decir que usted, porque no me consta— les han dicho a responsables políticos de instituciones gallegas del Partido Popular y a los sindicatos que el dique flotante no se hacía porque lo vetaba Bruselas. Luego en Bruselas, a través del comisario Almunia —que tiene la desgracia, para que lo metan en este juego, de ser socialista, porque así encaja; él sabe perfectamente cómo es esto porque es un veterano de la política— se dice que no, que es ese socialista el que está en Bruselas quien nos veta. Antes decía la diputada y amiga señora Fernández que ustedes no quieren hacer el dique flotante, que no hay voluntad. Yo no lo creo así; yo no pienso que ustedes no quieran hacer el dique flotante o que no quieran sacarlo adelante. Yo estoy convencido de que quieren sacar adelante los centros de Navantia en Ferrol. Lo único que no pienso de ustedes —bueno, puede que piense otras cosas— es que sean tontos, evidentemente que no; claro que quieren sacarlos adelante, faltaría más. Yo estoy convencido de que si pudieran, si supieran, o lo que sea, claro que lo sacarían adelante. Con el dique ustedes dijeron que lo vetaba Bruselas, hasta que más adelante este rojo de Almunia dijo que no le habían consultado nada, y entonces es cuando ustedes dijeron que era informal. No parece que haya mucha seriedad. No parece serio decir a los sindicatos que no se puede hacer el dique flotante después de ocho meses de comisión de seguimiento. Más hubiera valido que para hacer ese seguimiento del dique flotante hubieran contratado a Método 3, que creo que tiene mucha experiencia en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 10

seguimientos, o que se lo hubieran encargado a la princesa Corinna. No tiene mucho sentido que haya habido ocho meses de comisión de seguimiento para luego decir que Bruselas lo veta. Entonces hay un diputado que pregunta a Almunia que por qué se ha vetado y este le contesta que la petición no se ha planteado formalmente en Bruselas. ¿Está la situación como para andar con estos juegos? Yo creo que no.

Plantéese formalmente, o no, porque a lo mejor es verdad la tesis que ustedes sostienen y que sostenían los sindicatos —que no es así exactamente, pero me da igual— y a lo mejor no es bueno preguntarlo formalmente. Pueden reunirse aquí, como con el director del CNI en la Comisión de secretos, y decirnos que no lo van a plantear formalmente porque les van a decir que no, porque los asesores... Lo discutimos, lo hablamos, pero hay que hacerlo en serio. Dicen: aquí están los contratos, luego señalan que no los han visto; el presidente de la Xunta es garante del dique flotante; en Cartagena todo bien pero en Cádiz no va bien. ¿Está la situación del país como para andar con tanta tontería? Aquí no nos ven, no hay prensa; estamos hablando más coloquialmente. ¿El dique flotante se plantea como una infraestructura o como una obra que hace el astillero? Es muy diferente. ¿Van a decir que no igual? Discutamos. En todo caso, traiga el plan de competitividad; hablemos; consúltese. Si todos tenemos que apoyar la salida adelante de Navantia. Nosotros tenemos la obligación moral con este país porque es una empresa estratégica, pero sobre todo tenemos la obligación moral con las personas, con las familias, de intentar sacar adelante los puestos de trabajo. Por eso no hay que dejarnos llevar —usted lo citó y yo lo comparto con usted— en épocas electorales y entre campañas —al final es lo mismo— por los intereses políticos partidarios —legítimos, pero algunas veces nada convenientes—, pensando: yo vengo aquí a machacarle a usted, a pedirle su dimisión, a no se qué. ¿Y al final qué? Usted viene aquí a decirme a mí cuatro cosas, a ver si con su mayor experiencia parlamentaria me hace callar la boca o me deja en evidencia. Al final, ¿qué hay de práctico a efectos de la empresa, de los puestos de trabajo, de la industria española, de salir de esta situación? Nada.

Señor Aguirre, le ofrezco la cooperación leal de mi partido para el debate en Comisión, en Pleno o para gestiones fuera de este Parlamento, para gestiones con los miembros de mi partido que ejercen sus responsabilidades en Bruselas o donde sea. Ahora no nos quedan muchos, porque nos han dejado reducidos a poca cosa, pero, en fin, los que haya. Esa sería una de las conclusiones más importantes. No me interesa destacar aquí, y estoy convencido de que a usted tampoco..., porque más allá de la gratificación de que salga usted de aquí diciendo: Menudas bofetadas le he dado en el debate a este idiota —o de que yo salga diciendo lo mismo—, pobre gratificación personal. Me gratificaría mucho más que saliésemos con el compromiso de: Vamos a tener un canal de comunicación de fuerza política a fuerza política —y sin excluir a ninguna— para ver qué podemos aportar cada uno para tratar de sacar adelante una situación que usted ha pintado —o yo así lo he visto— bien negra para la compañía. Más allá de las previsiones de 2013 —seguramente forma parte del ejercicio de estilo literario decir que en 2013 la cosa va a mejorar—, que no dejan de ser previsiones —pero me da igual; las doy por las buenas—, le hago un ofrecimiento sincero del Grupo Parlamentario Socialista, establecer las complicidades necesarias. Se pueden dejar atrás esas cosas de: aquí están los contratos y usted es tonto porque no se entera. Me da igual la excusa de que es Bruselas, porque me parece que a estas alturas esos comportamientos son muy pueriles por parte de cualquiera que los pueda tener.

Querría aprovechar su comparecencia para tratar de acelerar en la medida en que se pueda las acciones que puedan contribuir a una evolución —no diría en positivo porque la cosa está complicada— menos en negativo para Navantia. Desde luego, sería reclamable una acción exterior del Gobierno más decidida porque, como usted sabe muy bien, en muchos casos los contratos dependen de las gestiones de gobierno a gobierno. Quiero hacer un especial hincapié en Venezuela que es una posibilidad potente. Pemex sabe usted que resuelve carga de trabajo durante un tiempo y para una plantilla en torno a 400 trabajadores según los datos que me han dado —no lo sé exactamente porque no soy experto en construcción naval—. Es un parche que va evitar que salga aire, pero que no es suficiente. Hay otros muchos países con los que la acción diplomática exterior del Gobierno es absolutamente imprescindible, porque ni Navantia ni la SEPI por sí solas consiguen lo que un gobierno puede obtener. Por tanto, quiero que conste en el «Diario de Sesiones» la petición —iba a decir exigencia, pero me parece una exageración— de que se redoblen los esfuerzos por parte del Gobierno; digo que se redoblen porque supongo que ya están haciendo esfuerzos porque les interesa. Pido que los redoblen, porque es posible en algunos países como Venezuela. No tengo que dar aquí ningún dato que lo demuestre, porque no es mi papel ni viene al caso, pero es posible y usted lo sabe como yo o mejor; algunas cosas a lo mejor no, pero otras sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 11

Finalmente, le hago una pregunta que me han encargado —como ocurre en estos casos— sobre Cartagena. ¿Qué va a pasar con la gran carena de Cartagena, que es lo que —dicho por un ignorante— está en relación con los S-70 que se construyen en los astilleros de Cartagena y que es el ochenta y tantos por ciento de la carga de trabajo a futuro que tienen ahí?

Ahora sí acabo, señor Aguirre. Creo que los reproches políticos a quienes antes de la campaña electoral, sea el señor Rajoy o sea el señor Feijóo, se convirtieron en garantes de diques y de contratos no tiene sentido en la situación de emergencia en la que están la empresa y el país. Perder el tiempo con reproches a esos requiebros electorales sería una pérdida de tiempo y además una auténtica estupidez. Repito que lo que estoy ofreciendo —retomo la terminología taurina— es un cambio de tercio. El tercio que he ofrecido en nombre de mi grupo es el de la cooperación leal, tender la mano; si se quiere coger, bien, y si no la responsabilidad es de quien no la quiera tomar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene ahora la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Moraleja.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Gracias, señor Aguirre, por estar una vez más en esta casa, que ya sabe usted que también es la suya, y por su comparecencia en esta Cámara, por supuesto.

Esta es una comparecencia demandada por casi todos los grupos parlamentarios; bien es cierto que los motivos son muy diversos, pero me sorprende ver la solicitud del Grupo Socialista, porque no coincide aquí con las preocupaciones que los socialistas gallegos manifiestan por mi tierra, y el señor Cortizo lo sabe bien. Son muchos los motivos que han llevado a esta comparecencia y le agradecemos que nos haya dado explicaciones sobre lo que el Gobierno ha estado haciendo durante este casi año y medio que usted lleva al frente de la SEPI y, en consecuencia, con responsabilidad directa sobre Navantia. Le agradecemos que nos haya dado este baño de realismo, porque para entender la situación actual y futura de esta empresa es necesario conocer cuáles son las causas que nos han llevado a esta situación.

Esta realidad —cruda realidad, por otro lado— es que durante los últimos años de Gobierno socialista Navantia no ha sabido hacerse con ningún nuevo contrato; de eso, señorías, fue responsable no solo la dirección de Navantia, no solo la presidencia de la SEPI, sino también el Gobierno anterior, encabezado por su presidente, el señor Rodríguez Zapatero. Pensaban estos señores que los contratos no se finalizaban y que su duración era infinita. En los últimos años, señorías, no se consiguió ningún contrato importante y los que se estaban ejecutando llegaban a su fin. Como han escuchado, señorías —seguro que ya lo sabían—, a medida que nos acercamos al plazo de entrega de las unidades, la carga de trabajo descende exponencialmente, de ahí que la situación laboral en su conjunto en las factorías que integran el grupo fuese ya preocupante en 2012, pero mucho más las expectativas que existían respecto a 2013. De ahí que a este grupo parlamentario le resulte especialmente sorprendente escuchar a los antiguos responsables políticos de la compañía presumir de la carga de trabajo que dejaron en los astilleros. ¿Es que acaso no sabían ustedes que las expectativas para los años 2012 y 2013 eran malas? ¿No lo sabíamos ya? Usted lo ha recordado, señor Cortizo. Lo sabíamos todos, acaba de decirlo en esta Cámara. ¿Es que acaso no sabían ustedes que desde la firma de un contrato hasta el corte del acero en los talleres transcurren como mínimo unos meses? Señorías, si no lo sabían, ahora me explico por qué la compañía está como está, y si lo sabían deberían tener un poco de pudor y medir mucho más sus declaraciones. En cualquier caso, realmente no sé qué es lo peor. Esto no es política, se llama responsabilidad. La situación en la que estaba Navantia cuando este Gobierno se hizo cargo de ella era de una subactividad creciente, lo que empujaba a la compañía a arrojar pérdidas continuadas, como ha explicado usted, señor Aguirre, aquí ahora mismo. A estas pérdidas le sigue en el momento sucesivo o incluso en el anterior la destrucción de empleo de las empresas auxiliares, es decir un aumento alarmante de las cifras del paro en las comarcas donde se asientan los centros productivos y, en consecuencia, una conflictividad laboral primero y social después creciente y preocupante —los tres portavoces en este momento lo sabemos porque los tres somos de allí—. Esto es lo que parece que interesa a algunos partidos políticos, que alimentan un discurso demagógico, llegando al extremo de que los responsables de la situación se sitúan detrás de las pancartas —quiero recordárselo tanto al Partido Socialista como al Bloque Nacionalista Galego—.

La falta de previsión en los años de Gobierno socialista explica la situación preocupante de Navantia a día de hoy. Este grupo parlamentario es consciente de ello y también lo es de los esfuerzos que durante estos quince meses se han llevado a cabo por el actual Gobierno con el objetivo de hacer de ella una empresa viable. Nos ha sorprendido la cantidad de acciones comerciales —usted lo ha comentado— que se han puesto en marcha; si no recuerdo mal sesenta acciones comerciales en más de treinta países. Es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 12

sin duda la pata que le faltaba a esta empresa. Nunca antes se había apostado por la actividad comercial como se está haciendo ahora. Prueba de ello es el hecho de haber impulsado el departamento comercial, pasando de veinte o veintidós —acaba de decir el señor Aguirre— a sesenta personas en él; del mismo modo que la apertura de estas oficinas en el extranjero, seis, como nos recuerda el señor presidente de la SEPI. Ahora bien, señor Aguirre, sabe usted que esta intensa actividad comercial es necesaria pero que, si no va acompañada de un apoyo explícito del Gobierno de España y de la Casa Real en ocasiones, no sirve para nada. En consecuencia, me gustaría que en su próxima intervención nos dijese si ese trabajo se está realizando. Espero que sí. No vamos a pedirle que nos relate todas y cada una de las misiones comerciales y de las ofertas presentadas en cada una de ellas, pero si es posible nos gustaría saber en qué misiones tiene fundadas esperanzas, así como la repercusión que podrían tener para Navantia en un futuro.

En relación con la contratación, a este grupo parlamentario le gustaría saber en qué estado se encontraban —usted ha comentado que se habían iniciado negociaciones— los contratos que Navantia rubricó en 2012. Asimismo nos gustaría saber cuál es el área más dinámica que tiene la empresa y su posición respecto a la competencia. Ya ha explicado algo, pero me gustaría que nos lo ampliase. ¿Somos a día de hoy líderes en alguna de las áreas de Navantia? Ha recordado los contratos de trabajo vigentes. Hablábamos de la marina argelina y de la marina australiana. Nos gustaría saber en qué fase de trabajo están los acuerdos con la marina australiana y lo que suponen de carga de trabajo en un futuro. En cuanto al otro contrato con la marina argelina, que se firmó este pasado año para la modernización de los buques patrulleros, ya nos ha dicho que en materia de reparaciones supondría dos o tres años para Ferrol.

Mención aparte merece el contrato con Pemex-PMI; un contrato que, como todos ustedes saben, tiene un socio insoluble, que es el astillero privado Barreras. Este es un contrato que tiene su origen en una relación bilateral que la Xunta de Galicia mantenía con México y que, gracias a la implicación del presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijóo, y el posterior empuje de nuestro presidente, Mariano Rajoy, se ha conseguido el encargo de dos buques floteles, uno para Navantia y otro para Barreras. ¿Qué ocurre? Que desde el mismo día del anuncio se suscitan críticas por parte de los partidos que están en la oposición, tanto en Galicia como en el resto de España. No dudaron, señor Cortizo, señora Fernández, ni un minuto en sembrar todas las dudas posibles sobre esos contratos, incluso a sabiendas de que lo que estaban haciendo era poner en peligro los propios contratos. Hoy aquí el señor Cortizo habla de lealtad. Me gusta que hable de lealtad, pero eso tiene que llevarse a los hechos y tienen ustedes que ser leales tanto en España como en Galicia; pero me gusta la palabra lealtad. Señorías, en este mercado ya saben que la confidencialidad es básica y cualquier vulneración por parte de la empresa puede suponer, como así aparece recogido en el contrato, la extinción del mismo. Con ser tan importante este contrato, lo fundamental es que gracias al mismo —lo recordaba el señor Aguirre— se abren las puertas a la colaboración con la cuarta petrolera del mundo, con unas necesidades para los próximos años confirmadas por la propia empresa de más de 400 buques de distintas características; eso, señorías, es sin duda lo más importante, más allá del encargo de un buque flotel que en estos momentos viene a paliar la descendente carga de trabajo —todos estamos de acuerdo—. Sin embargo, para los grupos parlamentarios que están en la oposición ni la cláusula de confidencialidad ni poner en riesgo esta nueva relación comercial han supuesto el más mínimo reparo; parece que estamos cambiando, eso quiero creer. Allá cada uno con su responsabilidad. Desde luego, este grupo parlamentario no pondrá nunca en peligro estos contratos por interés únicamente político. En este contrato, en el que —como decíamos— tenemos un tercer socio, el astillero privado Barreras, Navantia y la SEPI han hecho sus deberes; todos esperamos que la construcción de los buques comience cuanto antes. Aunque voy a cambiar de tema, previamente me gustaría pedirle, señor Aguirre, que nos hable de la repercusión que este encargo tiene para el centro de trabajo ubicado en Fene Ferrol, pese a que ya ha explicado algo.

Es evidente que la economía mundial está atravesando una grave crisis y la construcción naval no escapa a ella. Por eso ahora más que nunca es necesario buscar nuevos mercados, pero estos no son todos emergentes, sino que también se han recuperado otros que durante los últimos años se habían abandonado a su suerte por la dirección de la compañía. Ahora, en el plan estratégico se han vuelto a recuperar. Se habla sobre los contratos ACV (apoyo al ciclo de vida), que suponen en la práctica un contrato de mantenimiento integral una vez que la unidad ha sido entregada al cliente. A día de hoy ¿cuántos contratos de este tipo tiene firmados Navantia? ¿Existen posibilidades de firmar con otros clientes? En todo caso, ¿en qué se traducen estos contratos desde el punto de vista de la rentabilidad de la empresa y carga de trabajo? Otro de los mercados a los que se ha referido el señor Aguirre en su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 13

comparecencia es al eólico, la eólica marina entiendo. Sabe usted que en gran medida está limitada a la demanda por las normativas de las comunidades autónomas, sin embargo la demanda internacional es muy elevada.

Mención aparte de esta intervención es la construcción de un dique flotante en Ferrol. Es un tema que ha preocupado mucho a la sociedad gallega, y en el que una vez más hay que ver a los causantes de esta situación detrás de la pancarta, como si ellos no fuesen los responsables. Peor aun, cuando gobernaba el Partido Socialista y en esta Cámara se planteaba la posibilidad de construir un dique algunos decían que Navantia no podía hacer el dique. Hoy, desgraciadamente, año y medio más tarde dicen lo contrario. ¡Qué oportunismo! Señor Aguirre, a este grupo parlamentario nos agrada que Navantia y la SEPI hayan tomado este asunto con interés y se hayan puesto a la cabeza de un grupo de acción institucional para buscar una solución. Han existido reuniones con los agentes sociales y también reuniones de trabajo. La última se ha celebrado el pasado 4 de este mes —como usted recordaba— en la Delegación del Gobierno de Galicia. En esa reunión, donde había representantes de todos los partidos políticos —los tres que estamos aquí hoy estaban en esa reunión, si no recuerdo mal— y de los sindicatos, se establecieron tres líneas de acción con las que este grupo parlamentario está totalmente de acuerdo. Además, ofrecemos todo el apoyo que podamos prestar para su consecución. Señora Fernández, se hacen propuestas desde este Gobierno. En esa reunión se acordaron sobre todo tres puntos. En primer lugar, se habló de realizar una consulta formal a la Comisión Europea —como usted dijo— acerca de las posibilidades de financiación pública del dique; digo bien, formal, porque todos los integrantes de esa comisión de estudio —insisto, todos— sabían desde hacía meses que las consultas anteriores eran informales. De ahí que se acordara ahora hacerla ya formalmente. Por cierto ¿cuáles son las condiciones formales que debe reunir esta notificación, ya oficial, ante la Comisión Europea? En segundo lugar, señora Fernández, se quedó en avanzar en la propuesta, una vez más, que la Xunta de Galicia puso encima de la mesa respecto de la posibilidad de que esta infraestructura se pudiera llevar a cabo como un *pool* de inversores público-privado. Y, en tercer lugar, se decidió llevar a cabo gestiones encaminadas al levantamiento del veto sobre la construcción naval civil que pesan sobre los astilleros públicos. En estos tres objetivos, señor Aguirre, no dude que tendrá el apoyo del Grupo Parlamentario Popular. Para hacer demagogia seguro que también tiene candidatos en esta Cámara, aunque hoy veo que todos estamos intentando llegar un punto común; creo que a todos interesa. Sí, señor Cortizo, creo que a todos interesa. En estos tres objetivos contará con nosotros, señor Aguirre.

Somos conscientes de la situación en la que se encontró Navantia y de los esfuerzos que se han hecho hasta el momento, sobre todo desde el punto de vista comercial. Por si esto no fuese suficiente, el mercado internacional de la construcción naval sigue la senda de la economía y se produce una contracción importante de la demanda. Hay una sobrecapacidad productiva; el mercado militar internacional se ha contraído en la misma proporción y en cuanto al nacional casi ha desaparecido. Por tanto, señor Aguirre, no podemos esperar que, como en otras épocas, el mercado absorba las ineficiencias sino que si queremos sobrevivir nos debemos esforzar en ser competitivos de verdad. En ese camino puede usted estar seguro de que contará con el apoyo de este grupo parlamentario, y me gustaría contar también con el apoyo de los demás grupos de esta Cámara. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Nos hemos extendido algo en el tiempo de las intervenciones, pero yo creo que la ocasión lo merece. Tiene ahora la palabra el presidente de SEPI para dar respuesta a las preguntas y consideraciones que han hecho los portavoces.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES, SEPI** (Aguirre Rodríguez): Reitero, tal como terminé mi intervención, que mi primer agradecimiento tiene que ser por el tono que se ha empleado en la Comisión, ya que además de dibujar una vez un horizonte de entendimiento, como se ha planteado, dibuja un intercambio sincero y transparente de las posiciones de cada formación política.

Por el orden de su intervención, señorías, voy a responder a sus preguntas y a sus valoraciones. La señora Fernández Dávila, del Bloque Nacionalista Gallego, ha demostrado que su experiencia parlamentaria supera las premuras de la comparecencia y ha hecho una intervención muy completa pero centrada fundamentalmente en dos asuntos muy importantes, como son el dique flotante y la carga de pedidos y, dentro de este segundo asunto, el contrato de Pemex. Usted va a entender que personalmente no comparto con usted lo de los incumplimientos, es lógico. Usted tiene que decir lo de los incumplimientos y yo tengo que responder que, para cumplimientos, el contrato de Pemex existe; para cumplimientos la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 14

reforma del *tax lease*, que no la había hecho nadie y la ha logrado este Gobierno. Esa reforma hoy hace del *tax lease* una herramienta que nos equipara a otras figuras similares utilizadas por países competidores europeos. Esos son cumplimientos. Es evidente que la dirección de Navantia lleva escasamente un año al frente de la gestión, y vamos a darle el tiempo prudente para que vayan cumpliendo los objetivos que acabo de identificar en mi intervención. Por el momento las dos cuestiones más inmediatas que se pretendían —contesto con esto a las preguntas que me han formulado en relación con el contrato de Pemex, con el que seguiré más adelante—, señorías, el contrato de Pemex existe, va a ocupar un millón y medio de horas de trabajo y dos años y medio de trabajos en el astillero de Ferrol. Por tanto, es un contrato que no solo es importante porque estabiliza los puestos de trabajo, no solo es importante porque nos abre la ventana de oportunidades con un país con capacidad de pedido y de compra, sino que es muy importante porque nos va a ayudar a fortalecer ese periodo de tránsito del que he hablado hasta que nuevamente el Ministerio de Defensa tenga capacidad de compra. Son tres pilares para salir a flote de una situación, como he dicho, difícil y que queremos evitar que se convierta en crítica.

En cuanto al tema de la consulta formal e informal, yo ya no sé cómo decirlo, se lo voy a decir mirándole con toda tranquilidad: la informalidad de la consulta la pidieron los representantes sociales, los miembros representantes de los sindicatos de Navantia, la pidieron los alcaldes de Ferrolterra; no se me ocurrió a mí, la pidieron ellos y la hicimos. Creo que llevaban razón en hacer una consulta informal, era mucho más prudente políticamente. De hecho, lo que obtuvimos como contestación nos apunta que hay que plantearse si es bueno o no hacer la consulta formal. Por lo tanto, yo no sé por qué discuten y siguen discutiendo sobre el tema de la formalidad y la informalidad; es una petición de los sindicatos, yo no he hecho más, nosotros no hemos hecho más que cumplir nuevamente lo que nos han pedido. Por lo tanto, si quieren seguir sacándole punta a la informalidad se la sacan, pero quiero que sepa que ha sido una iniciativa de los sindicatos.

Es verdad que el dique flotante no lo contemplan los presupuestos. Para que nadie se quede llamado a la cuestión, porque podría utilizar un «Diario de Sesiones» —reciente por cierto— para contestar a algún compañero de la Cámara, lo voy a hacer para el general de la Cámara. Interpelación del Bloque Nacionalista Galego, 8 de junio de 2011, es decir, anteayer. Interpelación sobre el dique a la vicepresidenta del Gobierno, doña Elena Salgado. Dice el «Diario de Sesiones»: Por último, señoría, y en relación con el dique, le quiero decir que no pueden ser financiados con los Presupuestos Generales del Estado porque sería desde el principio una ayuda de Estado incompatible con la Unión Europea. Tardaría solo segundos desde su plasmación en los Presupuestos Generales del Estado en ser declarada incompatible. Era su grupo el que preguntaba, era su grupo el que interpelaba y era la vicepresidenta del Gobierno, en aquel caso socialista, quien anunció que no se podía poner en los Presupuestos Generales del Estado, que no es un tema de voluntad política o de no voluntad política, que es un tema de incompatibilidad con las normas europeas. Si quiere usted hoy habrá que discutir sobre si podemos o no levantar esas restricciones, sobre si podemos o no negociar con eficacia que no vuelva a haber esas restricciones, pero no podemos discutir que estén o no en los Presupuestos Generales del Estado, ya que no es de voluntad política, es de cumplimiento de nuestra pertenencia a la Unión Europea.

Ha hecho usted una serie de afirmaciones sobre que existen ayudas públicas a otros astilleros en Europa y en el área asiática que yo personalmente no solo no comparto sino que no tengo los datos para poder contestarle. Casi le diría aquello de si es tan amable, me hace llegar cuáles son esas ayudas y cuáles son las herramientas de esas ayudas que hacen nuestros competidores, porque realmente sería para mí de mucha utilidad, aunque ya le digo de entrada que no lo comparto.

Cuando ha hablado usted de la reducción o de los ajustes, ha dicho y expresado un temor sobre que siempre los ajustes caen sobre plantillas o sobre salarios. Reitero lo que le he dicho en mi intervención. Busco fundamentalmente que Navantia garantice la estabilidad de los puestos de trabajo y, probablemente, para mantener los puestos de trabajo, haya que hacer ajustes que no recaigan en los puestos de trabajo pero que puedan recaer en los ajustes salariales. Creo que usted, como yo y como todos los miembros de la Administración estamos últimamente siendo objeto de ajustes salariales. Las empresas privadas están últimamente registrando ajustes salariales. No estamos hablando de nada extraño que no le esté pasando a nadie que no esté inmerso en esta crisis.

Que el Gobierno quiera consentir el levantamiento de las restricciones europeas, ya le digo que sí. Nosotros vamos a hacer una unidad de acción política, y aquí recojo la oferta, en la que luego me detendré, para hacer un frente común ante las autoridades europeas. Pero, aprovechando su inquietud sobre el levantamiento de las restricciones y una pregunta de la diputada representante del Grupo Popular, doña

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 15

Tristana Moraleja, me gustaría dejar constancia en el «Diario de Sesiones» y explicar a sus señorías dos grandes aspectos que hay sobre el levantamiento de las restricciones y sobre la petición formal de la construcción del dique. Para revisar cualquier acuerdo de restricción que exista impuesto por la Unión Europea hay que justificar —voy a leer literalmente para no confundirme— la existencia de hechos nuevos relevantes y de naturaleza excepcional. ¿Qué considera la Unión Europea hechos relevantes y de naturaleza excepcional? Que haya un elevado nivel de desempleo, que se haya producido una intensa destrucción del tejido industrial, que se haya incrementado el número de personas por debajo del umbral de la pobreza y que existan restricciones financieras desde la financiación pública. Lo dejo a efectos de conocimiento de sus señorías y del «Diario de Sesiones».

Me preguntaba la diputada del Grupo Popular qué es necesario para formalizar un expediente de consulta formal. Para iniciar una consulta formal, previa notificación a la Comisión Europea, hay que elaborar un expediente que tiene que tener cuatro partes. El proyecto técnico, desgranando la ubicación del proyecto, el estudio de impacto medioambiental, el permiso de las administraciones nacionales y la planificación y ejecución del proyecto; un cronograma. Segunda parte del expediente: proyecto financiero, desgranando el proyecto de inversión, el estudio del mercado, el estudio de rentabilidades y la estructura financiera necesaria para el proyecto. Elaborar una memoria económica y atender a los requerimientos de documentación de las autoridades españolas y europeas que se soliciten. Por tanto, enlazar una consulta formal tiene que cubrir todas estas exigencias que están en las normas europeas, y en eso se encuentra en este momento el Gobierno español, a petición nuevamente de los alcaldes y de los representantes sindicales; se lo quiero señalar. No hemos movido pieza hasta que no nos lo han pedido ellos. Es más, en la reunión del día 4 con los alcaldes y con los sindicatos —vuelvo a decirlo— discutimos mucho sobre la conveniencia de iniciar este expediente, y ellos dieron luz verde y nos hemos puesto a la tarea. No se sorprenda entonces; estamos cumpliendo los tiempos y, además, nos impulsan los alcaldes, la representación política de la comarca y los sindicatos. Por lo tanto, quiero decirle con toda tranquilidad que en eso estamos y que en eso vamos a seguir trabajando con toda nuestra intensidad.

En relación con la intervención del señor Cortizo, voy a dejar para el final una cuestión —que ya le digo que como ha empleado usted un tono, yo voy a calificarlo con el mismo tono— gravísima en sede parlamentaria. Se lo dice —como usted ha referido recientemente— una persona que ha estado en sede parlamentaria durante algunas legislaturas; pero lo voy a dejar para el final.

Lo que quiero resaltar de todo es que bienvenido sea el tono que hoy ha empleado el Partido Socialista; bienvenido al esfuerzo de unidad de acción para dejar las críticas en el curso de negociaciones internacionales y apostar por la eficacia de esas negociaciones internacionales; y bienvenido en el compromiso de hacer frente común para movilizar voluntades políticas en las autoridades europeas. A mí no me duelen prendas por reconocer en público, en sede parlamentaria, que en las conversaciones que estamos manteniendo con Venezuela estamos siendo muy ayudados por el Partido Socialista y por un miembro del Partido Socialista; no me duelen prendas. Sabe perfectamente que tan pronto le llamo viene a mi despacho y, por lo tanto, ese es el tono en el que creo que hay que estar. Es verdad que él lo estaba de una manera nominal, y ahora ya veo que es una cuestión de conjunto del Grupo Parlamentario Socialista y vuelvo a decir que doy la bienvenida a que cambien y rectifiquen de postura. Por lo tanto, no voy hacer más que aplaudir esa cuestión.

Sobre el dique flotante creo que ya le he comentado con todo detalle las cuestiones que hay que plantear ante la Unión Europea, y espero que queden bien reflejadas para que sepamos todos en el expediente que nos embarcamos al enfrentarnos a este tema.

Voy a decirle una cosa, señor Cortizo, esto ya es un tema que se sale casi de la contestación política. Si estuviera lleno el Parlamento lo diría igual. Usted ha dicho, y cójase el «Diario de Sesiones», que de una reunión que yo he mantenido en este Parlamento con dos diputadas del Partido Socialista, una nacional y otra autonómica, usted ha leído la transcripción de la grabación de esa entrevista. Sí, sí, cójase el «Diario de Sesiones». Usted ha leído la transcripción de la grabación de esa entrevista. Eso es gravísimo. Si a mí la diputada Paloma Rodríguez me ha grabado la entrevista que tuvimos en los despachos del Grupo Socialista durante una hora y media, le digo que esa afirmación que usted ha hecho en sede parlamentaria o la retira o la revisa o si la mantiene yo, personalmente, tomaré las iniciativas que correspondan. No le digo más, porque espero que se haya confundido en la afirmación, pero cójase el «Diario de Sesiones» y verá lo que ha dicho. Volviendo a la entrevista en donde usted dice que yo dije otra cosa de lo que dije en sede parlamentaria —porque usted ha leído la transcripción de lo grabado y por eso puede afirmar con contundencia que yo dije lo contrario—, debo decirle que le dije a la diputada Paloma

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 16

Rodríguez que del contrato solo había leído la cláusula de confidencialidad y que, precisamente, por no ser el presidente de Navantia, el que firmó el contrato, no quise leer nada más ni ninguna cláusula más ni capítulos ni artículos que tiene ese contrato. Eso fue lo que le dije y creo que hice bien. Hoy les he podido informar que se han cumplido las cláusulas de entrada en vigor por parte de España, porque he preguntado al presidente y al consejero delegado de Navantia cómo va el cumplimiento de la entrada en vigor. Todo cumplido a 31 de diciembre de 2012, en lo que respecta a la entrada en vigor por parte de España: todo cumplido en materia de garantías bancarias y todo cumplido en materia de avales técnicos. Como ha dicho la diputada Tristana Moraleja, los deberes hechos.

Reitero, redoblabremos, como no puede ser de otra manera, igual que hemos triplicado el esfuerzo comercial en el número de efectivos, igual que hemos duplicado el número de acciones en el exterior, el Gobierno se involucrará con su Ministerio de Industria, con su Ministerio de Asuntos Exteriores, con su Ministerio de Asuntos Exteriores, con su Ministerio de Defensa, con su Ministerio de Hacienda, con la Vicepresidencia y la Presidencia en los esfuerzos para la búsqueda de más contratos.

En relación con la pregunta concreta que me ha hecho sobre el asunto de la dársena de Cartagena, quiero señalarle que se están abriendo consultas con el Ministerio de Hacienda para fortalecer presupuestariamente ese proceso y, por lo tanto, espero que en breve, con toda la lentitud que lleva la búsqueda de mayores esfuerzos presupuestarios, en breve podamos dar una contestación cifrada de esa pregunta que usted me ha formulado.

Y yendo a las preguntas de la intervención de doña Tristana Moraleja, nuevamente quiero agradecerle el tono y, en contestación a una de ellas sobre si hay apoyo institucional, le puedo decir que completo. Recientemente he mantenido conversaciones con el ministro de Asuntos Exteriores para que incorpore en su portafolios de visitas internacionales todo el paquete de líneas de negocio de Navantia y, en concreto, muy en principal –y con ello contesto a otra pregunta– en sus futuras visitas a Qatar, Turquía, Australia, Venezuela y Brasil, donde se encuentran en este momento, a mi juicio, más maduros los contactos comerciales que llevamos manteniendo. Me preguntaba su señoría sobre en qué materia consideramos líder a Navantia. Yo creo que hay tres grandes liderazgos de Navantia: es una gran compañía platformista; estamos luchando por abrirnos camino en el mundo de los sistemas, que es fundamentalmente el valor añadido para evitar que los astilleros sean solo construcción de plataformas, creo que nuestra alianza comercial con Lockheed Martin es importantísima para el peso del área de sistemas; y, por qué no decirlo, los propios datos de ocupación hablan por sí solos, en materia de reparaciones claramente somos líderes, no solo porque tengamos fortalezas en nuestros astilleros, sino porque tenemos una ubicación geográfica privilegiada.

Después de haberle contestado a lo que considero que va a ocupar el contrato de Pemex, como he dicho, treintaiún meses y un millón y medio de horas, dos años y medio de trabajo, creo, señor presidente, haber dado cumplida cuenta de las preguntas que me han formulado los grupos parlamentarios. Vuelvo a agradecer el tono que se ha empleado y, lo tengo que decir, gracias por la colaboración que el PSOE comienza a hacernos desde hoy, en esta intervención, que contrasta con actitudes anteriores, y que es aplaudida y bienvenida por este compareciente.

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

No va a haber turno porque creo que las intervenciones han sido amplias y la calidad de la respuesta muy precisa. **(El señor Cortizo Nieto pide la palabra)**. Como hay una discrepancia muy concreta, y lo ha solicitado, tiene la palabra el señor Cortizo, sobre este asunto.

El señor **CORTIZO NIETO**: Señor Aguirre, no nos conocemos mucho, pero espero que no me considere usted tan tonto como para decir aquí que una diputada, una compañera de mi grupo, le grabó a usted una conversación. Yo he planteado la transcripción de las declaraciones.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD INDUSTRIAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES, SEPI** (Aguirre Rodríguez): Léase el «Diario de Sesiones».

El señor **CORTIZO NIETO**: Me lo tomo un poco así. Insisto, espero que no me considere usted tan tonto como para plantear la cuestión en esos términos. En todo caso, si dije transcripción de grabaciones y no transcripción de declaraciones, evidentemente es un claro error, lejos de mí decir que la diputada Paloma Rodríguez le ha grabado usted ninguna conversación, cosa que ella no haría nunca y, por supuesto, yo no diría aquí. Si eso es así, insisto en que se cambie por transcripción de las declaraciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

21 de marzo de 2013

Pág. 17

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Cortizo.
Creo que, además, esta última aclaración pone buen broche final a una sesión que ha sido realmente ejemplar en el tono y en el contenido. Les agradezco a todos mucho su trabajo.
Se levanta la sesión.

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

cve: DSCD-10-CO-287