



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 654

Pág. 1

INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EDUARDO FERNÁNDEZ GARCÍA
VICEPRESIDENTE PRIMERO

Sesión núm. 29

celebrada el miércoles 7 de noviembre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias:

Del señor presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, SEPI (Fernández Guerrero), para explicar la situación en la que se encuentra el contrato firmado con Arabia Saudí para el suministro de cinco corbetas. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/001721) 2

De la señora presidenta de Navantia (Sarriá Sopena):

- Para que explique la situación socioeconómica del astillero público Navantia, y para que informe de cuál es el plan financiero e industrial previsto para el sector naval público. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 212/000046) 19
- Para explicar la situación en la que se encuentra el contrato firmado en el mes de abril de 2018 con Arabia Saudí. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/001723) 19

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las once y treinta minutos de la mañana.

COMPARECENCIAS:

- **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES, SEPI (FERNÁNDEZ GUERRERO), PARA EXPLICAR LA SITUACIÓN EN LA QUE SE ENCUENTRA EL CONTRATO FIRMADO CON ARABIA SAUDÍ PARA EL SUMINISTRO DE CINCO CORBETAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/001721).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández García): Antes de comenzar con las comparecencias del orden del día fijado para la sesión de hoy, quiero expresar —estoy seguro de que no solo en nombre de los integrantes de la Mesa sino en nombre de todos los componentes de la Comisión— nuestro afecto a nuestro presidente en un momento triste como el que estará viviendo hoy. Se lo transmitiremos en nombre de todas sus señorías, de todos los componentes de la Comisión. Tiene Ricardo Sixto en este momento nuestro recuerdo y nuestro sentimiento.

Pasamos a las comparecencias. Las dos últimas las agruparemos. Hemos acordado respetar los tiempos y el orden de intervención de sesiones precedentes. Si les parece a sus señorías, habrá una primera intervención de unos cinco minutos, aplicados por la Presidencia con cierta laxitud, y un turno de réplica de dos minutos, que ya será más estricto.

Comenzamos con la comparecencia del presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales para explicar la situación en la que se encuentra el contrato firmado con Arabia Saudí para el suministro de cinco corbetas. Comienza su intervención el señor Fernández Guerrero. Tiene usted la palabra. Bienvenido a esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES, SEPI** (Fernández Guerrero): Muchísimas gracias, presidente.

Señorías, señoras y señores diputados, no puedo por menos que unirme a las condolencias que ha manifestado ya el vicepresidente de la Comisión por el fallecimiento de la madre del presidente.

Quiero decirles que para mí es una inmensa satisfacción encontrarme hoy aquí como presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales. Hace algo más de cuatro meses que fui nombrado por Consejo de Ministros y les quiero expresar el alto honor y al mismo tiempo la gran responsabilidad que supone para mí encontrarme en el Congreso, en la Comisión de Industria, en cuanto que además considero que es un foro privilegiado en el seguimiento de los sectores donde desarrollan su actividad todas las empresas de la SEPI, no solo Navantia. Como ya he tenido la oportunidad de manifestar en alguna ocasión que he tenido algún encuentro bilateral con alguna de sus señorías, quiero reiterar mi completa disposición al diálogo y al intercambio de información más amplio posible, por cuanto solo desde la plena información, desde la rendición de cuentas y desde la completa colaboración con sus señorías se entiende la labor que viene a desarrollar la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, con las lógicas salvedades propias del secreto industrial o comercial, pero la colaboración y la transparencia tiene que ser plena. A ello me comprometo y es el primero de los elementos sobre los que quiero que pivote la Presidencia de la sociedad.

Entrando ya en el contenido de la comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario Popular, referida a la situación en la que se encuentra el contrato adjudicado en julio pasado para la proyección, construcción y operación del ciclo de vida de cinco corbetas en Arabia Saudí, quisiera, en primer lugar, indicarles el contexto en el que se encuentra este contrato. El contrato, que se está haciendo realidad en este momento, es uno de los elementos fundamentales dentro de la actuación estratégica de Navantia. Es un contrato que se viene gestando y gestionando por un largo plazo. Como la mayor parte de los contratos propios del sector naval, es un contrato cuyo ciclo de gestación es muy largo. Es un contrato que se viene gestionando desde el año 2015 y que ha fructificado en julio de 2018. Vaya por delante el reconocimiento al esfuerzo y al trabajo colectivo desarrollado por los sucesivos Gobiernos y por los sucesivos equipos, tanto de SEPI como sobre todo de Navantia, durante este periodo de tiempo. En particular, quisiera destacar que aunque este contrato ha fructificado vigente ya la Presidencia de quien está hoy compareciendo ante sus señorías, quisiera testimoniar el reconocimiento a la labor ingente en este sentido desarrollada por quien me precedió en la Presidencia de SEPI, doña Pilar Platero, así como al anterior presidente de Navantia, don Esteban Sánchez. Sin el trabajo de muchos, sin el trabajo colectivo que ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 3

permitido gestar este contrato, esto no hubiera sido posible. Tenemos que señalar que el contrato, adjudicado en julio pasado, fue negociado y finalmente fueron fijadas las condiciones técnicas por la Armada saudí, mientras que las condiciones económicas del contrato proceden de la dirección de adquisiciones del departamento de Defensa saudí. Trayendo estos extremos a una terminología que nos es más propia, podríamos señalar que el pliego de prescripciones técnicas ha sido fijado desde la Armada mientras que el pliego de cláusulas administrativas particulares ha sido fijado desde el departamento de Defensa, concretamente desde la dirección de adquisiciones, del Reino de Arabia Saudí.

Profundizando más en este contrato, quisiera señalarles que se enmarca —como ya les anticipaba— dentro del plan estratégico de la compañía; plan estratégico que, al igual que el contrato presente, se ha gestado no en los últimos meses sino que se viene trabajando por los equipos de Navantia, con la supervisión de SEPI, en los últimos dos años y ello permitirá en el corto plazo —esperemos que así sea— encontrar un futuro más que halagüeño para nuestra empresa pública, para Navantia. En este momento se está negociando con los representantes de los trabajadores y entendemos que en las próximas semanas puede llegar a buen puerto.

Conviene no perder de vista la importancia —que sus señorías conocerán, sin duda— de Navantia dentro de la industria naval. Navantia, en términos de empleo, representa más del 80 % del empleo del sector naval en España y por cada empleo directo de Navantia se generan siete más dentro de los puestos de trabajo indirectos y de los puestos inducidos. Nos referimos a un sector, el de la industria naval, que tiene un significativo poder de influencia para la economía española, pues por cada millón de euros invertido son más de tres y medio el efecto generador de los mismos, con un arrastre especialmente relevante para las pequeñas y medianas empresas españolas que forman parte de su cadena de suministro. Esto es lógico y, en este sentido, ni Navantia ni el sector naval español se diferencian de la dinámica de organización de los países de nuestro entorno.

En el plan estratégico que, como decía, nos ocupa —como detallará más adelante con total seguridad la presidenta de Navantia ante esta Comisión— tiene que señalarse como un aspecto fundamental la necesidad de la internacionalización de la compañía. Como sucede en otros sectores económicos de España, la internacionalización viene a complementar la demanda interna. No está de más recordar que Navantia es una empresa líder dentro de la construcción naval a nivel internacional. Permítanme que ponga algunos ejemplos de esta circunstancia que demuestran este liderazgo. Las exportaciones de Navantia han superado los 10 000 millones de euros en las dos últimas décadas; su contribución a la balanza comercial española es muy relevante, pues ha sido de 370 millones de euros tan solo en el ejercicio precedente, representando casi el 1,5 % del total de las exportaciones españolas de alto contenido tecnológico. Da idea también de su capacidad de arrastre el hecho, por ejemplo, de que cuando se suscribió el contrato con la Armada australiana para la construcción de tres buques y dos portaviones anfibios el número de empresas españolas que exportaban al país austral era de unas 3300; hoy en día son más de 6600, el número prácticamente se ha doblado.

Este objetivo de ganar presencia internacional no surge espontáneamente, sino que surge precisamente por el buen hacer de los profesionales de Navantia y por la dotación presupuestaria que se le ha dado a la inversión en I+D+i. Solamente el año pasado fueron 108 millones de euros las partidas destinadas por Navantia a la I+D+i. De esta manera no solamente se han mantenido, sino que se han reforzado sus capacidades industriales y tecnológicas, y todo ello —vuelvo a insistir— gracias al apoyo sucesivo de los Gobiernos desde que se creó Navantia y gracias también al esfuerzo de todos los profesionales de Navantia. Todas las trabajadoras y trabajadores de Navantia han hecho posible que tengamos ahora mismo una empresa líder en el sector internacional porque es líder en I+D+i. La mejora de estas capacidades y el impulso innovador necesario para competir van a permitir a Navantia el nivel de ingresos necesario para complementar la demanda interna de Navantia. Y es que las inversiones del departamento de Defensa en nuevas unidades navales —fácil de entender por su carácter cíclico y por ser dependiente de las disponibilidades presupuestarias en cada momento— no siempre han sido suficientes para mantener la actividad y el personal cualificado de las plantillas de Navantia, de todas sus factorías. Es evidente que esto no es propio exclusivamente de Navantia ni del sector naval español, sino que se replica en los países de nuestro entorno. A la tradicional competencia que tiene Navantia en el mercado internacional se le ha venido a sumar la entrada en las últimas décadas de nuevos actores asiáticos dentro del sector de la construcción naval, primero de Corea y de China pero también en los últimos tiempos de India, lo que ha disparado la concurrencia y lo que ha disparado también, pero hacia abajo, los precios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 4

Es obvio que cada vez es más difícil la consecución de contratos en el nivel internacional por esta presencia cada vez mayor de actores y de competidores de Navantia, pero también es necesario destacar que a esta dificultad creciente por los nuevos competidores de bajo coste, tanto en el mercado civil como en el mercado militar, se le vienen a añadir una serie de dificultades crecientes en la industria naval en la última década, a partir del comienzo de la crisis, allá por el año 2007 o 2008. Decía que han irrumpido nuevos competidores de bajo coste en el sector militar, lo cual ha introducido una presión adicional en los precios. Decía también que se ha reducido —esto es importante destacarlo— la demanda global en el mercado de construcción civil, lo que ha derivado en un exceso de capacidad estructural y en una reducción de los precios de hasta el 50 % en el segmento de la construcción civil. Y un tercer factor a tener en cuenta ha sido la contención presupuestaria en el gasto y en la inversión en las políticas de seguridad y defensa en Europa. Esta reducción ha sido muy significativa entre los años 2009 y 2016, y si nos referimos a España en particular, esta dinámica de contracción presupuestaria ha provocado una pronunciada caída de los ingresos de Navantia, que se cifra en el 50 % en los últimos ocho años.

No obstante, pese a este complejo entorno competitivo, pese a este difícil mercado de la construcción naval, con esta caída de precios tan significativa, tenemos que felicitarnos todos y tenemos que felicitar a los profesionales de Navantia y a los diferentes equipos que se han sucedido a su cargo por los éxitos que han tenido en la exportación en los últimos años. Dan idea de ello los contratos de venta de fragatas a Noruega y a Australia; en el caso de Chile, Malasia e India, la venta de submarinos, o en el caso de los buques anfibios a Australia y Turquía. Todo ello da idea del buen hacer de los profesionales de Navantia. También hay que destacar que en los últimos años Navantia se ha introducido en algunos otros segmentos de la construcción naval, como es en las tecnologías y en las infraestructuras para la energía eólica *offshore*, y son varios ya los parques eólicos de esta naturaleza que cuentan con infraestructura y tecnología construida por Navantia. Es el caso de la plataforma Wikinger en el mar del Norte o el East Anglia One, en la costa este de Inglaterra, ambos como consecuencia de contratos que fueron suscritos por Navantia con Iberdrola.

En conjunto, el plan estratégico de Navantia, en el que trabaja la propia compañía actualmente bajo la supervisión de SEPI, prevé asumir una cartera de pedidos de aquí hasta el año 2022 próxima a los 11 000 millones de euros, procedentes, como no podía ser de otra manera también, de las necesidades que tiene la propia Armada española y que se traducen en la construcción de las fragatas de la nueva clase F-110, en el programa de submarinos S-80, en varios buques de acción marítima y de transporte de material y multimodal. Ese es el contexto donde se enmarca el contrato para la construcción de las corbetas para la Armada saudí. El contrato en cuestión incluye no solo la construcción, sino también el diseño y la proyección, lo cual es bastante importante destacarlo, y se basan en el modelo Avante 2200. Es un contrato que va a beneficiar al conjunto de las factorías de Navantia, en particular a las factorías de la Bahía de Cádiz, donde se van a construir los barcos y se van a desarrollar los sistemas; a la dársena de Cartagena, pues en ella se van a fabricar los motores y se desarrollarán los sistemas de control de plataformas, y también a los astilleros de la Ría de Ferrol, que se van a encargar de la fabricación de las cajas reductoras de las corbetas en su fábrica de turbinas. Navantia no solamente ha sido adjudicataria del contrato para la proyección y construcción de los buques, sino que será responsable del apoyo al ciclo de vida, al mantenimiento de las corbetas durante cinco años, con opción a otros cinco adicionales desde la entrega del primer buque hasta la entrega del último, que acabará de construirse allá por el año 2022. El contrato para el apoyo al ciclo de vida requerirá el establecimiento permanente de Navantia en la base naval de Jeddah, en el mar Rojo, con una oficina que estará integrada por un equipo multidisciplinar de alrededor de cuarenta técnicos de Navantia durante el plazo que acabo de señalarles. El programa, junto con la proyección, la construcción y el mantenimiento, incluye asimismo un paquete de apoyo logístico integrado para las tripulaciones en el equipo de mantenimiento, el centro de adiestramiento para el sistema de mando y control, así como el suministro de equipos, herramientas y simuladores, todos ellos para la base naval King Faisal en Jeddah, en el mar Rojo.

En términos cuantitativos, nos estamos refiriendo, señorías, a un contrato que asciende a 1813 millones de euros, cifra que supone el mayor contrato de la historia de los astilleros españoles con un cliente extranjero, que no solo impulsa, como digo, el plan estratégico de la compañía, sino que consolida la posición de Navantia en una región como la de Oriente Medio, con grandes oportunidades de futuro. El programa va a arrancar en su ejecución con la construcción de la primera corbeta, a principios del mes de enero de 2019, en el astillero de San Fernando, que está llamado a convertirse en un ejemplo internacional en cuanto al uso de la tecnología más avanzada en términos de construcción naval.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 5

También es trascendental en términos cuantitativos el empleo que va a permitir este contrato para el suministro de las cinco corbetas, pues este programa va a estar sostenido por cerca de 6000 empleos anuales durante cinco años, tanto para Navantia como para la industria auxiliar. Si desglosamos estos 6000 empleos, de ellos, más de 1100 van a ser empleos directos para Navantia; alrededor de 1800 van a residenciarse en la industria auxiliar, y otros 3000 empleos inducidos derivarán de la cadena de suministradores para Navantia. También en términos cuantitativos es importante destacar que se van a invertir en este programa más de siete millones de horas de trabajo, que darán como fruto una de las corbetas más avanzadas tecnológicamente en el mundo. Será un producto marcadamente nacional, pues va a ser la industria española la que aporte más del 80 % de la capacidad tecnológica que se da cita en el buque, y además es importante destacar que es un magnífico mecanismo de test para sistemas que podrán ser replicados en el futuro por Navantia tanto para la Armada española como para cualquier otra armada que contrate con Navantia. El contrato permite a Navantia la configuración completa del buque; insisto, la configuración completa de estas corbetas va a ser obra y producto de la integración que haga de sistemas y unidades la propia Navantia. Por tanto, este contrato supone un espaldarazo importante para que la compañía muestre y demuestre sus capacidades tecnológicas y sus capacidades industriales a nivel internacional, algo de lo que creo que debemos felicitarnos todos los que nos dedicamos a la industria.

Las corbetas tienen como referencia el modelo Avante 2200, que es un buque polivalente especialmente diseñado para las misiones de vigilancia y control del tráfico marítimo en las operaciones de búsqueda y rescate y de asistencia a otros buques, misiones particularmente importantes en la zona donde naturalmente operarán, que es en la zona del mar Rojo, del golfo Árabe y del océano Índico. Además, este tipo de buques tienen una importante capacidad para la defensa de activos estratégicos de inteligencia y capacidad antisubmarina, antiaérea, antisuperficie y, por último, de guerra electrónica. Las corbetas contratadas se adaptan, como es lógico, a los requerimientos técnicos fijados por la Armada saudí; se basan en el modelo Avante 2200, pero experimentan una cierta adaptación a los requerimientos técnicos de la Armada saudí, particularmente como consecuencia de las altas temperaturas —temperaturas extremas— en la zona del golfo, intentando que desarrollen un comportamiento excelente en la mar y con un ciclo de vida óptimo. El diseño de las corbetas es de última generación y al mismo incorpora Navantia productos y sistemas propios, como es el sistema de combate, el sistema de comunicaciones integradas, la dirección de tiro, el sistema integrado de control de plataformas, el puente integrado, los motores y las cajas reductoras.

La compañía también ha desarrollado un sistema completo de simuladores para el adiestramiento de las tripulaciones y de la oficialidad, cuyo futuro comercial puede ser interesante en cuanto a la capacidad de replicarlo en armadas de su entorno. La mayoría de estas actividades relativas a sistemas serán obra de la factoría de Navantia Sistemas, ubicada en San Fernando, también complementada por algunas actuaciones que se desarrollarán en el astillero de Cartagena. Además, es importante destacar cómo en las varadas de las corbetas, cuando opere ya el mantenimiento del ciclo de vida, tendrá una particular importancia la factoría o unidad de negocio de reparaciones de Navantia en San Fernando.

Además del contrato, en lo que se refiere a la proyección y construcción, se ha acordado con la empresa estatal SAMI, Saudi Arabian Military Industries, la creación de una *joint venture*, una alianza estratégica empresarial necesaria para el desarrollo del propio contrato, que beneficia a la compañía y que permite potenciar los programas de seguridad y defensa saudíes, reforzando su economía en línea con la visión 2030 promovida por las autoridades de aquel país. Creemos que esta *joint venture* que une a Navantia con SAMI supone una oportunidad excepcional para mostrar, para colocar los sistemas integrados de soluciones tecnológicamente avanzadas de Navantia en el mercado de Arabia y en su zona de influencia. Esta *joint venture* supone, por tanto, un alineamiento casi perfecto con la estrategia de internacionalización de la compañía, uno de los pilares básicos del plan estratégico de Navantia.

Acabo esta primera parte de mi intervención subrayando que el contrato con Arabia es un logro industrial del que todos debemos congratularnos, en cuanto supone que la industria española, que la industria naval, que el sector público español tiene las capacidades industriales y tecnológicas más avanzadas que permiten que sean adjudicatarios de estos contratos, que permiten un desarrollo tecnológico e industrial, lo que, en definitiva, permite que la compañía se empodere con capacidades, con instalaciones y con conocimiento trascendente para la defensa y la seguridad nacional española. Estos aspectos son ampliamente compartidos por los trabajadores y sus representantes, comprometidos en los proyectos de innovación orientados a reforzar la competitividad de la compañía. Los hitos más relevantes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 6

del contrato de las corbetas que se han producido en los últimos meses a partir del 15 julio de 2018 han sido los siguientes. A partir de la notificación oficial de la adjudicación por parte de las autoridades saudíes, Navantia constituyó la garantía exigida por el departamento de Defensa saudí, la *performance bond*. El consejo de administración de Navantia el pasado 19 octubre dio su aprobación a la firma del acuerdo de la *joint venture*. Y en esta semana, se ha aportado por las autoridades saudíes la carta de crédito necesaria para la puesta en marcha del programa de construcción y se ha aprobado y suscrito la *joint venture* por los responsables de Navantia con las autoridades saudíes y con la empresa SAMI. El contrato, por tanto, a partir de esta semana, ha pasado de su fase de adjudicación y formalización a su entrada en vigor.

Durante este período, desde que se adjudicó hasta la fecha actual, Navantia ha ido desarrollando su actuación en términos de logística, pues ha definido las necesidades relativas a las compras de materiales y equipos con el objetivo de iniciar la fabricación de las corbetas y cumplir con la planificación en plazo. La entrega de la primera corbeta tendrá lugar treinta y cinco meses después de la entrada en vigor del contrato, esto es, sí ha entrado en vigor en este mes de noviembre de 2018, la primera de las corbetas deberá ser entregada en octubre de 2021 y, a partir de entonces, con una cadencia de cuatro meses, se entregarán la segunda, tercera, cuarta y quinta corbeta. A partir de los momentos de entrega se iniciará el periodo, en el que también opera Navantia con las autoridades saudíes, de mantenimiento del ciclo de vida.

En definitiva, de todo lo expuesto se evidencia que el contrato de proyección, construcción y mantenimiento del ciclo de vida de Navantia es un elemento cuantitativo y cualitativo muy importante para la sostenibilidad económica, técnica e industrial de Navantia. Es un contrato que obedece a la gestación de muchos, al esfuerzo y al trabajo continuado de muchos; es un contrato que se genera en un ciclo de vida y, por tanto, quisiera concluir mi exposición agradeciendo el esfuerzo continuado que los equipos y los trabajadores de Navantia han desarrollado desde su gestación hasta la fecha.

Muchísimas gracias, señorías, por su atención. A continuación, estoy a su disposición para cualesquiera preguntas e información que tengan a bien formularme. También será complementada con la exposición que la señora presidenta de Navantia realizará a continuación.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Fernández Guerrero.

A continuación, y como he dicho, por tiempo inicialmente de cinco minutos, se inician las aportaciones de los parlamentarios de los distintos grupos. Empezando por el Grupo Parlamentario Popular, que es el solicitante de la comparecencia, tiene la palabra por cinco minutos don Ricardo Tarno.

El señor **TARNO BLANCO**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señor Fernández, por su presencia aquí y por su exposición sobre este asunto, que yo le agradezco por los aspectos de carácter técnico e industrial en los que nos ha ilustrado, pero yo creo que usted sabe perfectamente por qué está aquí. Usted ha explicado con claridad, y además creo que perfectamente, cómo se gestó este contrato; cómo este contrato ha ido evolucionando desde el año 2015 hasta su firma definitiva en julio de 2018; cómo ha habido negociaciones no solamente por parte de la SEPI, no solamente por parte de Navantia, sino también de las instituciones del Estado, de la Armada española, del Ministerio de Defensa y de determinados organismos que han ayudado a que este contrato pudiera finalizar. Lo normal es que a lo largo del ciclo de todo este contrato usted, o la persona que presida la SEPI, venga a esta Cámara a explicar el contrato, cómo va evolucionando, etcétera, pero usted sabe que no está aquí por esto; usted sabe que está aquí porque este contrato ha estado puesto en duda, porque este contrato ha estado en peligro, porque han surgido muchas dudas sobre sí el contrato iba a llevarse a buen puerto o no. Y todo eso es así por las irresponsables declaraciones de la ministra de Defensa, la señora Robles, que de manera unilateral, sin consultarlo con ningún otro miembro del Gobierno, incluido el presidente del Gobierno, sin consultarlo con la JIMDDU, el organismo legal que autoriza o desautoriza la exportación de material de defensa en España, quiso suspender un contrato con el Reino de Arabia Saudí. Esa irresponsabilidad, esa falta de sentido común puso en riesgo las relaciones comerciales de todo tipo entre el Reino de España y el Reino de Arabia Saudí. Era evidente que una de las patas más importantes de las relaciones comerciales entre los dos países era la construcción de estas corbetas.

Como usted bien sabe, la reputación cuesta muchísimo trabajo ganarla, y Navantia —y la SEPI— ha ido ganando su reputación a lo largo de los años, como usted ha explicado, con proyectos tan importantes de internacionalización, como usted apuntado, como los firmados con Australia y con Noruega. Esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 7

reputación que ha costado años ganar, esa confianza comercial que ha costado años ganar, por desgracia se puede venir abajo por decisiones unilaterales e irresponsables de políticos que no están a la altura de las circunstancias, en este caso de la ministra de Defensa. Por eso está usted aquí, porque sí no, el contrato seguiría su ritmo normal y nosotros lo fiscalizaríamos de manera normal, pero usted está aquí porque un irresponsable político ha cometido una irresponsabilidad y ha puesto en peligro no solo este contrato, sino, en general, el buen nombre y el prestigio de Navantia, de la SEPI y de diversas empresas españolas que comercializan sus productos o trabajan en el Reino de Arabia Saudí. A mí me gustaría saber si usted puede garantizar, sin ninguna duda, que el contrato se lleve a buen puerto, sí a día de hoy lo garantiza de manera clara y concisa.

Me gustaría también saber cuándo se iniciarán los trabajos de carácter industrial, es decir, cuándo va a empezar en los astilleros la fabricación del primer buque, cuándo está previsto su inicio. También si la SEPI durante estos meses ha tenido que garantizar de manera suplementaria el cumplimiento de los contratos firmados con Arabia Saudí, porque usted es consciente, igual que yo, de que la no realización de este contrato o el incumplimiento del mismo pondría a Navantia, y por tanto a la SEPI, en una gravísima situación. Durante todo este tiempo, desde 2015, se venía hablando también con la Armada saudí de la posible fabricación y construcción de otras unidades, especialmente buques de transporte. Durante estas conversaciones se planteó la posibilidad de la adquisición por parte de la Armada saudí de los modelos tipo Galicia, que son buques de transporte y ataque. ¿Hay algo de eso? ¿Está totalmente parado?

Le decía también que la SEPI tiene una reputación que defender, una confianza ante sus clientes —por llamarlo de alguna manera—, en este caso Navantia o los ciudadanos o los clientes que le encargan servicios. Dentro de esa confianza, dentro de esa reputación de la SEPI, ¿entiende usted que es positivo para su buen nombre y el de las empresas que forman parte de ella que una alta directiva de la SEPI, como la señora Mateo, administradora de RTVE, no cumpla las normas de buen gobierno? ¿Cree que es positivo que tenga creada una empresa instrumental para eludir el pago de impuestos? ¿Considera que es positivo para la actividad comercial de la SEPI y de las empresas que forman parte de ella que altos directivos de la misma no sean responsables fiscalmente? ¿Comparte usted que altos directivos de la misma, como la señora Mateo, descalifiquen e insulten en esta Cámara a diputados del Grupo Parlamentario Popular? ¿Cree usted que es bueno para la SEPI y, por tanto, para la actividad comercial de la misma, para la reputación de la SEPI o de Navantia o de las empresas que forman parte del grupo SEPI, que presida una empresa del prestigio de Correos una persona que no está capacitada para ello y cuyo único mérito es ser jefe de gabinete del secretario general del Partido Socialista? ¿Considera usted que eso favorece la firma de contratos entre empresas propiedad de Navantia y otros socios comerciales? ¿Considera usted que, por ejemplo, el despido indiscriminado de directivos de empresas de la SEPI, como es Correos, favorece ese clima comercial y de reputación que debe tener la tenedora de acciones, que es la SEPI? ¿Usted sabe que hay algunas empresas que están bajo su paraguas que están utilizándose a día de hoy como una herramienta electoral del Partido Socialista Obrero Español?

Mire, la SEPI es algo más que una tenedora de acciones; la SEPI es algo más que una empresa que tiene acciones de determinadas participaciones industriales del Estado, y usted es el garante de esa responsabilidad reputacional de la SEPI, y acciones como las que están cometiendo en algunas empresas y que yo he referido no favorecen en ningún caso la actividad empresarial, industrial y comercial de la sociedad estatal. Por eso les pido a ustedes que sean responsables, que no jueguen con las cosas de comer. Hay mucha gente, muchos españoles cuyo empleo depende de manera directa o indirecta de la sociedad estatal.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Vaya acabando, por favor.

El señor **TARNO BLANCO**: Por eso les pido a usted y a sus responsables políticos que dejen las irresponsabilidades para los mítines de los sábados y los domingos y que de lunes a viernes, en su actividad como ministros, sean responsables y no pongan en peligro la industria pública española.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Tarno.

No se preocupen, el resto de los señores portavoces dispondrán del mismo tiempo que ha tenido el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 8

No hay nadie del Grupo Parlamentario Mixto. No hay intervención del Grupo Parlamentario Vasco. Tampoco hay nadie del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor Cano Leal.

El señor **CANO LEAL**: Muchas gracias, presidente.

Buenos días, presidente de la SEPI. Bienvenido a esta casa, que es la de todos los españoles. Le agradecemos la comparecencia.

En primer lugar, querría destacar la suma importancia que para mi grupo parlamentario y para mi partido, Ciudadanos, tiene la viabilidad de Navantia, no solo porque genera empleo en zonas castigadas por el paro, como ocurre especialmente con la Bahía de Cádiz, con la Ría de Ferrol y con Cartagena, donde es muy importante, sino también porque hoy por hoy representa proyección industrial, avance tecnológico y garantía de solvencia en la construcción naval. De hecho, para la Armada española la contribución de Navantia es esencial para mantener sus capacidades actuales. Podemos poner algunos ejemplos: *Juan Carlos I*, *Galicia*, *Castilla*, buques de asalto anfibio, fragatas F-100 actuales y las futuras F-110, buque de aprovisionamiento de combate *Cantabria*, los BAM y el S-80, que una vez superados sus problemas va a aportar a nuestras Fuerzas Armadas una capacidad, la submarina, a la que no podemos renunciar en un país que tiene miles de kilómetros de costas.

Señor presidente, esta es una de las comparecencias que, transcurrido un plazo desde que fue solicitada, pierde buena parte de su finalidad, toda vez que es un hecho conocido a día de hoy que el principal arco parlamentario, el principal, dentro del que se encuentra lógicamente mi partido, ha respaldado la continuidad de los contratos ya firmados con Arabia para la construcción de las cinco corbetas. El respeto al principio de seguridad jurídica, nuestra credibilidad internacional como Estado contratante y, sobre todo, los 6000 empleos directos e indirectos son suficientes razones para ello. Le puedo asegurar, señor presidente, que en las zonas afectadas directamente, la Bahía de Cádiz, e indirectamente, la Ría de Ferrol y Cartagena, y a pesar de las contradicciones de algunos partidos políticos, que allí dicen una cosa y aquí, en Madrid, dicen otra, existe plena unanimidad en el desarrollo de estos trabajos, la misma que hubo cuando se hicieron varios buques para la Armada venezolana, y allí no protestó nadie.

Querría plantearle una serie de preguntas. Si es posible, las toma, y sí no le da tiempo, estoy dispuesto a mandárselas para que me las conteste, porque yo sé que va a ser un listado un poco largo. Para empezar, quería preguntarle cuáles son los planes de SEPI respecto a Navantia, si SEPI tiene en su proyección conseguir que Navantia tenga cada año un balance económicamente positivo en su gestión y si va a cambiar a alguien del equipo gestor. ¿En qué interviene SEPI en la aprobación y negociación del plan estratégico de Navantia? También nos gustaría saber cómo se va a distribuir la carga de trabajo que va a generar este contrato de las corbetas. Algo ha dicho, pero me gustaría que me lo repitiera, porque —dentro de mi ignorancia— no sabía que Cartagena también iba a participar, y esos detalles técnicos nos interesan mucho. También le pedimos que nos indique cuáles son los proyectos que lleva aparejados el reiterado contrato —porque algo hemos escuchado decir—, si aparte de las corbetas hay algún contrato aparejado o alguna instalación tanto aquí como en la zona de origen, porque creo que hay algo. Me gustaría que nos indicara —porque algo he escuchado— si el contrato de las corbetas lleva incorporada una cláusula que dice que el destinatario va a respetar los derechos humanos en el uso de ese material. Respecto de los submarinos, por aquello que ha hablado del plan estratégico, nos gustaría saber si está garantizada la operatividad del S-80 de acuerdo con los requisitos contractuales. Nos gustaría que incidiera un poco más en cuál es la carga de trabajo garantizada a día de hoy para el futuro respecto de Navantia.

En cuanto a las instalaciones para Iberdrola, nos gustaría saber si hay alguna contraprestación que Navantia pudiera exigir o haya exigido que alivie el recibo del coste de la luz para todos los españoles.

En relación con la nueva política de defensa de la Unión Europea —esto es un reto para la industria de defensa española— nos gustaría saber cómo se ve esa política común industrial de defensa en Europa desde la SEPI y si prevé algún tipo de fusión, colaboración o concentración empresarial para la que nos tengamos que preparar de cara a un futuro más próximo que lejano. En el inicial plan industrial de IZAR —antes de Navantia era IZAR— se comprometieron diez BAM ordinarios y cuatro especiales. Hasta ahora se han construido seis ordinarios, y quería preguntarle si se va a incluir en el plan estratégico de Navantia la segunda fase de los BAM.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 9

Quería comentarle también una cosa, porque me dicen desde Cádiz, que es de donde yo soy, que el contrato de Arabia está muy comprimido. La verdad es que me ha sorprendido que cada cuatro meses haya que entregar un buque. Yo creo que la solución será construirlo prácticamente todo a la vez, porque es una tarea muy complicada. Pero me dicen que los trabajos en talleres de cabecera y estructura terminarían prácticamente en el año 2020, y a partir de esa fecha la cartera de trabajo disminuiría y la industria auxiliar se vería afectada.

Me gustaría que me confirmara esos detalles y si la SEPI tiene algún plan de trabajo para esa fecha posterior. Me gustaría saber también qué está haciendo la SEPI para buscar trabajo fuera, sobre todo en Sudamérica, y cómo va la posibilidad de contratar con Canadá, que nos abriría una cartera de trabajo muy amplia.

También me gustaría saber qué proyección del Gobierno del Partido Socialista le llega a la SEPI respecto del futuro de Navantia. Estos días ha salido en la prensa que Navantia Puerto Real está avanzando en la construcción de buques de transporte para el Ejército de Tierra. Me gustaría que nos lo confirmase, sobre todo respecto a Puerto Real. Ahora mismo Cádiz está con reparaciones, San Fernando tiene carga trabajo con las corbetas hasta 2020 por lo menos, pero Navantia Puerto Real termina el año que viene con los petroleros, porque no se van a hacer, al parecer, ni el quinto ni el sexto. ¿Hasta qué punto es viable la construcción de esos buques para el Ejército de Tierra? Quería comentarle también que representantes del comité de empresa de Cádiz han señalado que el plan estratégico relega a las unidades de Navantia de la Bahía de Cádiz en tres aspectos: la carga de trabajo, la inversión y la plantilla. Me gustaría que nos dijera si esto es cierto y de qué forma se puede corregir.

Voy terminando. Respecto a la negociación del plan estratégico, la última reunión que ha habido, que era la sexta, la segunda con el Gobierno actual, ha terminado sin acuerdo, sobre todo por una discrepancia en materia salarial y de rejuvenecimiento de plantilla. Me gustaría saber cómo van a salvar estas diferencias. También quisiera saber qué contingente de personas llegaría de Arabia, en este caso a San Fernando, para el desarrollo de los contratos, qué personal árabe va a venir para participar en la formación y en la construcción de las corbetas, porque esto supone también un revulsivo para la ciudad desde el punto de vista económico. Finalmente, quisiera que me confirmara lo de los cuatro meses, porque lo veo un poco apretado, aunque, en la medida que sea posible, la solución podría ser hacerlos prácticamente a la vez.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cano.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Díaz Pérez.

La señora **DÍAZ PÉREZ**: Gracias, presidente.

Bienvenido, señor Fernández, es un placer recibirle aquí, sí bien quisiera manifestar que a mi grupo le sorprende que el presidente de la SEPI, que concentra quince grandes empresas públicas y una parte sustancial del empleo en este país —es la gran joya de la corona, y ahí estamos de acuerdo con usted—, comparezca solo para hablar de Navantia, teniendo en cuenta que después hay una comparecencia expresa, *ad hoc*, para hablar de Navantia. A nosotras nos hubiera gustado poder plantear aquí todas las cuestiones que están ahora mismo en discusión y que tienen que ver —insisto— con empresas tan enormes y de tanta relevancia como Navantia, de tal manera que ya anunciamos, señor presidente, que esperamos y deseamos que las comparecencias para hablar de la globalidad de los problemas de la SEPI sean derivadas rápidamente en esta misma Comisión para que podamos plantear los asuntos de interés de la SEPI.

En segundo lugar, saben ustedes —es histórico— que no compartimos la dependencia que muestra la SEPI del Ministerio de Hacienda. Quizá gran parte de los problemas que tiene nuestro país, máxime cuando ahora ya no hay disculpas, porque tenemos un Ministerio de Industria, es que las empresas industriales, las más relevantes, tengan que tener una dependencia jerárquica y organizativa del Ministerio de Industria. La visión y el planteamiento político desde Industria y desde el Ministerio de Hacienda —y no voy a insistir en cómo funcionan los ministerios de Hacienda en todos los países del mundo— es absolutamente diferente.

Dicho esto, quisiera manifestarle que estamos preocupadas, señor presidente. Suponemos que se va a reproducir la comparecencia de la presidenta de Navantia y mostramos enorme preocupación. Nos ha gustado de su intervención, y la compartimos, la idea de que Navantia es una joya. Si nosotras fuéramos Francia, fuéramos Alemania o fuéramos Holanda, estaríamos presumiendo de la enorme joya que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 10

tenemos en nuestro país, que se llama en este momento Navantia. Nuestros centros productivos y los astilleros públicos españoles son de lo mejor que hay en el mundo, y los hechos así lo demuestran. Pero el problema, señor presidente, es que no compartimos en absoluto la gestión que se ha hecho. La gestión de Navantia durante el bipartidismo ha sido mala —voy a dar datos—, por no decir ineficiente. Las cuentas que tenemos sobre Navantia aconsejarían —y esto no le compete a usted sino que es la herencia que le han dejado— el despido inmediato de los anteriores gestores de Navantia. Digo que la gestión es compartida porque las prácticas, gobernase el Partido Popular o gobernase el Partido Socialista, han sido las mismas. Yo he nacido al lado de la grúa pórtico de la antigua Astano y he nacido con la crisis del sector naval en este país. Estos años que tengo hablan de Navantia y, desde luego, la gestión ha sido tremendamente mala. Con las debidas normas de cortesía que tenemos, obviamente, y sin desvelar informaciones, tengo que referirme a las permanentes quejas que tiene el Ministerio de Defensa y la parte civil de Navantia sobre el diferente trato comercial que muestra nuestro país en relación con los restantes países europeos, esto es, cómo defiende un contrato Francia, por ejemplo, con el más alto rango y a todos los niveles, y cómo lo hace nuestro país. Desde luego, la gestión es deficiente. Podríamos hacer una evaluación de los no contratos, los nonatos, que ha gestionado o no gestionado su antecesor, el Partido Popular, durante siete años de mandato: no hay nada. Tenemos oficinas de Navantia por todo el mundo, en Washington, en la India y en multitud de países, como usted sabe, y a pesar de que nuestro grupo ha pedido recursos públicos para el mantenimiento de las mismas no se nos ha contestado. La pregunta es muy sencilla, señor presidente: ¿Cuál es la gestión que practicamos para obtener contratos en esos países? ¿Qué están haciendo nuestras oficinas comerciales? ¿Qué hace el Gobierno de España, al máximo nivel, para conseguir contratos? Nos dicen que tenemos dos proyectos, pero llevamos más de siete años, ya desde antes del Partido Popular, sin carga de trabajo. Me consta que usted es de una comarca como la mía y, por tanto, sabrá que las gradas de los astilleros españoles están vacías. La realidad es que hemos hecho un submarino que ha costado 1400 millones de euros más. Esta es una más que cuestionable gestión; muy buena no es. No me digan —no se van a atrever, porque no es real— que es responsabilidad de la parte social de la empresa. No. En la empresa ha habido cambios brutales, con una gestión más que cuestionada por la parte social de los trabajadores. Además, la gestión de las múltiples oficinas comerciales y al mayor rango de nuestro país es ninguna —insisto—, no hay ningún contrato, solo tenemos dos cuestiones encima de la mesa: Arabia Saudí y, ahora, las F-110, que, como nos ha contestado la ministra de Defensa, también tienen problemas que esperemos que se clarifiquen.

Usted ha dado un dato respecto de la contención presupuestaria en Europa. No la compartimos en absoluto, la disputamos ideológicamente e incluso la combatimos. Usted sabe perfectamente que el enorme gasto militar que tiene nuestro país no va destinado, ya desde los tiempos de Morenés, al mantenimiento de los astilleros públicos españoles, sino que va, sí se me permite la expresión, a otro tipo de golferías, y lo digo aquí con todo el respeto. No va para el mantenimiento de los puestos de trabajo, ni para el desarrollo productivo de los centros de Navantia en nuestro país, ni para mejorar la acción comercial de España a través de Navantia, no va a eso y, por tanto, no lo compartimos. También podríamos hablar de que la estrategia política de nuestro país, de España, viene derivada de la transferencia de tecnología. Usted me dirá, como nos han contestado, que hay contratos que nos aportan 15 millones de euros. Yo tengo muchos amigos y muchas amigas que trabajan en Australia y debemos ser el único país del mundo que transfiere lo mejor de su talento. Tenemos equipos de ingeniería fuera, en terceros países, a los que transferimos el conocimiento y la tecnología a cambio de unos poquitos millones de euros, muy pocos. Usted sabe lo que vale construir una fragata —lo sabe mejor que yo—, y no hablamos ni de 15 ni de 23 millones de euros, como nos dicen, hablamos de cantidades tremendas. Por tanto, la preocupación es enorme, porque usted nos está diciendo aquí que vamos a seguir sin carga de trabajo para los astilleros españoles —esta es la realidad— y eso nos lleva a hacernos enormes planteamientos. Aquí hay que decir la verdad, y disculpe porque esto no va por su gestión —usted acaba de llegar—, sino que es una enmienda a la totalidad a la gestión deficiente, ineficiente y más que cuestionable del Partido Popular.

El asunto de Tamandaré es muy interesante (**muestra un documento**), porque Brasil no es cualquier país en América Latina, sino que mantenemos con él relaciones de dos países múltiplemente unidos, por lo que me gustaría que nos lo explicase. Ya sé que me han contestado, ya sé que lo han dicho públicamente los anteriores gestores del Partido Popular. El Gobierno anterior del Partido Popular ha renunciado a un macrocontrato para construir corbetas en Tamandaré, con Brasil, un contrato que conllevaba una enorme carga de trabajo con un país que no vulnera la legislación internacional. Que los anteriores gestores hayan respondido que hemos renunciado —me consta, señor presidente, que conoce este asunto porque se me

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 11

ha contestado por escrito—, ¡hombre!, es como para pedir la dimisión inmediata de los anteriores gestores de Navantia. Es gravísimo y más que cuestionable que, no teniendo carga de trabajo en nuestro país, se haya renunciado a un contrato que suponía múltiples horas de trabajo para España y el desarrollo comercial —insisto— con un país que hasta ahora respeta la legalidad internacional y el cumplimiento de los derechos humanos, como también es más que cuestionable lo que ha pasado con el contrato de Rusia, y usted lo sabe como lo sé yo. Por tanto, ya está bien de bromas. Esto lo saben todos los trabajadores de Navantia. Es muy grave que un país renuncie a un contrato porque diga que la previsión de trabajo que tiene es enorme y no puede abordar mayor actividad por motivos de reputación. Comparto con usted que si algo tenemos es una marca magnífica, Navantia, y unos trabajadores magníficos, pero esto es más que preocupante.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Debe ir terminando.

La señora **DÍAZ PÉREZ**: Voy terminando.

Muy rápidamente. Hay otra cuestión para completar el relato del bipartidismo. Ya no hay veto a la construcción civil. Yo a veces pienso: ¡Pobre Almunia! La que le ha caído a Almunia. Aquí hay personas que se acordarán de que Almunia fue el responsable de que no se hiciera construcción civil en nuestro país. Y ahora, ¿qué demonios pasa? ¿Por qué no hacemos buques civiles? ¿Por qué no volvemos a los tiempos en los que yo era pequeña y hacíamos enormes petroleros, más allá de la discusión de cuánto valor añadido entrañan o no? ¿Por qué nosotros no y el resto de los países sí? Le voy a dar una contestación: Iberdrola. Este Grupo Confederal y esta diputada llevamos desde que hemos llegado aquí...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Le ruego que no se alargue mucho. Ha duplicado el tiempo.

La señora **DÍAZ PÉREZ**: Termino ya, señor presidente.

Desde que llegamos aquí estamos pidiendo los contratos que unen a Navantia con Iberdrola y que no somos capaces de saber cuáles son. En mi comarca un millón de metros cuadrados, en los que estamos operando magníficamente con los proyectos eólicos que usted conoce, están puestos a disposición de Iberdrola, pero hasta ahora los ingenieros están señalando que mientras hacemos proyectos para ese país y para Iberdrola no podemos hacer barcos. Lo democrático sería que desde la SEPI y desde la presidencia de Navantia nos dijeran qué vamos a hacer.

También nos gustaría, ahora que ha cambiado el Gobierno, que de una vez por todas a este Grupo Confederal, que representa a 5 millones de personas, y también a los sindicatos, que lo han pedido, se nos entregasen esos contratos. Queremos saber a qué precio estamos entregando ese millón de metros cuadrados, ¿o es que los estamos poniendo a disposición de Iberdrola a cambio de nada para hacerle un favor?

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene usted que terminar inmediatamente.

La señora **DÍAZ PÉREZ**: Termino, en definitiva, dándole las gracias. En la réplica continuaré con estas reflexiones.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Díaz.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Campos Arteseros, al que ruego que se atenga más al tiempo empleado por el señor Tarno que por la señora Díaz.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Muy bien.

Gracias, presidente, y gracias, presidente de SEPI, por esta comparecencia y por los detalles, que han sido claros. Parece ser que algún portavoz ya llevaba escrita la intervención y no la ha querido ni retocar, porque muchas de las preguntas que se han lanzado aquí ya las había comentado usted en su comparecencia. Por eso le tengo que agradecer esa claridad y ese dejar constancia de cuál es el presente y el futuro de Navantia, así como su ofrecimiento para venir a esta Cámara a dar explicaciones, sobre todo porque a veces se ha pedido a otros presidentes o presidentas de SEPI que vinieran a dar explicaciones concretas sobre planes específicos de alguna de las empresas y aquí no ha venido nadie. Por tanto, quiero poner en valor esta cuestión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 12

Quiero felicitarle por el trabajo que han hecho para impulsar, mantener y concretar este contrato. De hecho, en una de las peticiones de comparecencia, la de la presidenta de Navantia, lo daban todo por cerrado en abril de 2015. Usted mismo ha explicado que este es un éxito compartido y que se trata de una gestión que viene del Gobierno anterior y que ahora ha concluido este Gobierno. Como usted bien ha explicado, no se entiende que algún grupo político siga preguntándose si efectivamente se va a firmar el contrato. Usted acaba de describir los diferentes pasos que ya comportan obligaciones jurídicas ante terceros y concreciones tanto del Reino de Arabia Saudí como del propio Gobierno de España o de Navantia o de SEPI con sus acuerdos en los diferentes consejos de administración. Por tanto, quiero felicitarle por la conclusión de este contrato y por que, además, estén ya previendo su puesta en marcha en el momento cero, como ha dicho usted, en 2019.

Hay que dejar claro que los diferentes Gobiernos socialistas siempre han apoyado a Navantia y el papel que juega en una industria como la naval. Es contradictorio hablar de mala gestión bipartidista y luego hablar de joya, de prestigio. Alguien habrá contribuido a eso. Efectivamente, esto tiene un peso específico, personal cualificado, trabajadores que aportan muchísimo a la empresa pública, pero no es menos cierto que algo habrán tenido que ver los gestores públicos que dirigen esta empresa. Seguramente han hecho cosas mal, pero no se puede decir de un plumazo que la gestión del bipartidismo es la culpable de todo, pero no la responsable de que la empresa sea una joya y de que represente la marca España, como se ha llegado a decir.

Por cierto, esto tiene un coste de oportunidad muy importante para el Gobierno de España, porque supone gestiones específicas de los Gobiernos socialistas, que luego ha seguido el Partido Popular, y también inversiones públicas, y hay que ponerlo en valor. Ya me hubiera gustado a mí que Altos Hornos de Sagunto siguiera abierta, pero aquello se cerró y punto pelota. Sin embargo, en otros sitios se ha decidido mantener esta actividad y apostar por el papel económico y social que juega, y no sé otros, pero eso el Partido Socialista lo ha intentado desde el primer momento.

Quiero decir claramente a los trabajadores que vamos a hacer lo que ha dicho el presidente del Gobierno en sede parlamentaria, no solamente por responsabilidad para con los contratos firmados por las empresas cuyo máximo accionista es el Reino de España, en este caso a través de SEPI, sino también por los trabajadores, cuya situación no vamos a poner en peligro en ningún momento. Hay portavoces que han dicho: Vamos a romper ese acuerdo y hacemos otro. Señorías, nosotros no lo vamos a hacer; nosotros decimos que vamos a cumplir y usted está haciendo gestiones en este sentido y ha relatado bien los diferentes pasos que ya han dado para hacer esta cuestión efectiva. Por tanto, mensaje claro y contundente a los ciudadanos de Ferrol, de Cartagena y de la Bahía de Cádiz: Vamos a cumplir el contrato y estamos haciendo ya todas las gestiones técnicas y operativas necesarias para que no solamente se firme y se mantengan las garantías ya establecidas, sino para que además se empiece a efectuar el ejercicio de esa carga de trabajo. Por tanto, le felicito también por esto.

Me gustaría decir que reducir la importancia de esta comparecencia metiendo por medio Radiotelevisión Española y no sé qué otras cosas más me parece muy triste, porque creo que su comparecencia tiene la suficiente importancia por sí misma. Por otra parte, y más allá de caer en la tentación que nos ha puesto delante algún grupo político, me gustaría hacer un comentario, y es que, para reputación de SEPI, miren alguna aventura internacional de Defex, Tracsa o Mercasa. **(El señor Tarno Blanco: Eso fue el PSOE).** Pero, señorías, no es momento de esto, es el momento de Navantia, es el momento de apostar por una industria estratégica para este país **(el señor Tarno Blanco: Por eso no tenía que haber golfos)**, algo que siempre ha hecho el Gobierno socialista y que va a seguir haciendo. Además, debemos dar un mensaje claro y contundente a los trabajadores de las zonas cuyas principales empresas son estas.

En cuanto a los derechos humanos, yo creo que el presidente del Gobierno fue contundente y claro. Este país va por delante de muchos otros países de la Unión Europea y tiene una legislación —por cierto, socialista— muy garantista, y además estamos cumpliendo los compromisos internacionales. Lo dijo el presidente del Gobierno y lo reitero hoy aquí.

Voy acabando. Yo creo que es bueno diversificar, como usted ha dicho y como ha hecho Navantia anteriormente, construcción de defensa, construcción civil y buscar otro tipo de encargos, pero es verdad que no vivimos en un país comunista y esto tiene unas limitaciones. Vivimos en la Unión Europea, que tiene sus ventajas, que son muchas, y tiene algún inconveniente. Yo entiendo que dentro de los márgenes que permiten a los diferentes Estados miembros actuar o interactuar beneficiando a determinadas empresas —en este caso de carácter público, pero al fin y al cabo una empresa— hace todo lo posible, sobre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 13

todo para que después no vengan y nos pongan sanciones que pongan en peligro, aún más sí cabe, la estructura de esa empresa. Por tanto, le agradecemos que estén haciendo un gran trabajo y hayan dado seguridad respecto al cumplimiento de las perspectivas de Navantia en esta materia, que era la de su comparecencia. Por cierto, gracias por atender una comparecencia que decide una Mesa de esta Comisión, que decide a qué viene usted y qué comparecencias de las pendientes son las que ponen en el orden del día. Por tanto, le agradezco que comparezca por lo que le ha pedido esta Comisión.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campos.

Ahora, para contestar las distintas cuestiones que le han planteado los portavoces de los grupos parlamentarios, tiene la palabra el presidente de la SEPI, señor Fernández Guerrero.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES, SEPI** (Fernández Guerrero): Muchas gracias, presidente.

Muchísimas gracias, señorías, por su interés por las cuestiones referidas a Navantia y muchísimas gracias por el fondo y la forma de sus intervenciones. Quisiera aprovechar las últimas palabras de su señoría, diputado Campos, para entender que las felicitaciones son fundamentalmente destinadas a las trabajadoras y los trabajadores de Navantia, que son los que han conseguido que tengamos una industria naval, una industria pública, de la que nos tenemos que enorgullecer. Le agradezco las felicitaciones, que creo que son particularmente extensivas, cuando no protagonistas de las mismas, a las trabajadoras y trabajadores de Navantia, algo que, estoy seguro, todos los que estamos aquí lo compartimos.

Quisiera tratar de contestar a todas las cuestiones que han planteado con la máxima exhaustividad. Si en alguna no soy particularmente completo, tenemos después a la señora presidenta de Navantia y, en cualquier caso, como les decía al comienzo de mi intervención, disponibilidad absoluta, flujo de información completo, con las lógicas salvedades del secreto industrial y comercial, que todos compartimos; pero política de libros abiertos, política de absoluta transparencia.

Compendiando las intervenciones de sus señorías, todos tenemos claro que la actividad de Navantia tiene que basarse en la seguridad jurídica, económica y presupuestaria y que tiene que actuarse en un marco de responsabilidad. Los plazos de gestación y ejecución de los contratos, aunque comprimidos —le doy la razón a su señoría respecto a la ejecución de este contrato concreto—, son plazos largos, que exigen un mantenimiento, una estabilidad y una sostenibilidad de los modelos y de las disponibilidades presupuestarias.

Comparto también lo que se ha dicho en esta Comisión a propósito de la necesidad del mantenimiento de la buena reputación de Navantia, técnica, profesional, industrial y tecnológica, porque es precisamente esa reputación que tanto trabajo cuesta articular la que permite el buen nombre de Navantia en un mercado internacional altamente competitivo, en el cual tenemos que estar trabajando día a día.

Por último, también quisiera decir como marco general que en SEPI entendemos que la política industrial referida a Navantia es una política necesariamente de consenso y una política de Estado. Estamos hablando de la seguridad y la defensa nacionales, estamos hablando de una cantidad de riqueza y de empleo cualitativa y cuantitativamente muy importante a nivel nacional y todavía más en las zonas de Cádiz, Coruña y Murcia, donde se asientan nuestras factorías. Por tanto, sí la política de defensa es la típica política de Estado, en SEPI creemos —y lo comparte Navantia y creo que el conjunto de sus señorías aquí presentes— que la actuación en relación con Navantia es necesariamente una política de Estado.

Entrando en las cuestiones específicas de Navantia —y por supuesto este compareciente vendrá, como no podría ser de otra manera, a dar las explicaciones oportunas respecto de SEPI o de cualquiera de las empresas del grupo SEPI o de las participadas—, que es lo que nos ha traído hoy aquí, quisiera señalar, en contestación a alguna de las cuestiones que se han dicho, que hoy y ahora puedo ofrecer una seguridad absoluta respecto de la ejecución del contrato de las corbetas. Es una seguridad que viene no de meras palabras, sino de hechos concretos, como es que ya ha entrado en vigor. En estos meses desde la adjudicación del contrato, tanto desde la parte saudí como desde la parte española se han desplegado todos y cada uno de los hitos que estaban recogidos en lo que antes denominé pliego de cláusulas administrativas particulares a los efectos de que el contrato entrase en vigor. El contrato entra en vigor y la actividad fabril comienza a partir de enero de 2019 en el astillero de San Fernando. No se han tenido que ofrecer garantías suplementarias por parte de SEPI ni de ninguna otra entidad del sector público

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 14

español para la entrada en vigor de este contrato. Las garantías y contragarantías son las que estaban establecidas y las que las partes, tanto saudí como española, han llevado a cabo.

En cuanto a nuevas oportunidades de negocio, son las que deseamos todos, por supuesto, y no puede desconocerse que la articulación de una *joint venture* no está limitada exclusivamente a la operativa referida a las corbetas de Arabia Saudí, pero creo que es mejor hablar en términos de seguridad y cuando esas oportunidades, esas posibilidades de negocio, tengan una realidad fáctica, en ese momento exponerlas públicamente, porque será además un éxito nuevo de Navantia, de sus trabajadoras y de sus trabajadores.

Respecto a diversas cuestiones que se han señalado referidas al plan estratégico de Navantia y el estado actual de la negociación del mismo, es importante señalar que el plan estratégico de Navantia se orienta a diversas patas: se orienta, por supuesto, a la actividad inversora, se orienta a la actividad comercial y desde luego al plano social. En estos momentos, con un grado de negociación muy avanzado entre la parte sindical y la parte empresarial, el convenio único está muy cercano a formalizarse. Sería una oportunidad única, una oportunidad trascendente por cuanto hasta la fecha desde su creación nunca la empresa que protagoniza los astilleros públicos españoles ha tenido un convenio único, con las dificultades de gestión laboral y empresarial que ello supone. Desde luego, la intervención de SEPI es en todo momento la propia de quien es tenedor de las acciones y correa de transmisión de los planes estratégicos entre el Gobierno y las diferentes empresas públicas. Navantia tiene una importancia trascendental para nosotros, Navantia no es cualquier empresa, Navantia es una empresa que la mayor parte de los países de la tierra querrían tener, puesto que son pocos los países —se cuentan con los dedos de las manos— que tienen la capacidad operativa, industrial y tecnológica que tiene nuestra empresa Navantia.

Respecto de la distribución de la carga de trabajo referida al contrato de las corbetas, aunque será una información que puede ser aportada por la presidenta de Navantia con mayor detalle —y por supuesto daremos la información cumplida que sus señorías requieran—, diré que es un contrato que va a generar negocio para los astilleros de la Bahía de Cádiz, pero también para las restantes unidades de negocio en los tres centros de Navantia, en los negocios de sistemas y motores en Bahía de Cádiz y Cartagena y en la fábrica de turbinas en el astillero de la Ría de Ferrol. Y en cuanto a distribución de empleo, teniendo en cuenta que se generarían los 6000 puestos de los que hemos hablado antes, serían 3250 en los astilleros de la Bahía de Cádiz, 2320 en la unidad de sistemas, alrededor de poco menos de 350 en la unidad de motores de Cartagena y 53 empleos en Ferrol.

En relación con las prestaciones del contrato, hablando en términos de seguridad —como creo que sus señorías requieren—, el contrato actualmente se refiere a las cinco corbetas: la proyección, la construcción y la operación del ciclo de vida. Ciertamente es que la *joint venture* tiene un objeto que va más allá de las cinco corbetas y es probable que esa posibilidad llegue a buen puerto —y no está mal traída la expresión hablando de Navantia—, pero no es una posibilidad que ahora mismo se pueda exponer a sus señorías en términos de rotundidad. En relación con la ejecución de este contrato, como con la de cualesquiera otros contratos, Navantia se rige por los estándares internacionales y nacionales —que son los más exigentes a nivel internacional— y por supuesto cuenta con las autorizaciones por parte de la JIMDDU en 2015, 2016 y 2017, de manera que estamos actuando con pleno y absoluto respeto a la legalidad nacional y a los estándares internacionales.

En cuanto a las perspectivas de concentración empresarial, señorías, Navantia actúa en alianza estratégica allí donde hay una posibilidad de traer riqueza y empleo para nuestras factorías sin limitación geográfica, simplemente con respeto a los estándares internacionales y a los convenios y tratados internacionales de los que España es parte y —eso sí— cumpliendo siempre con nuestro plan estratégico y nuestras disponibilidades. Ya se ha dicho en esta Comisión que la reputación es algo que cuesta mucho trabajo construir. La reputación es un intangible que en muchas ocasiones decide contratos y posibilidades de creación de empleo y riqueza para nuestra tierra y nuestras factorías. Evidentemente nuestra empresa no puede concurrir a aquellos contratos en los que por carga de trabajo continuada o por inseguridad respecto a los cobros pudiéramos salir perdiendo reputacionalmente. No habría una cosa peor para alguna de nuestras empresas que el que algún contrato fuera cumplido extemporáneamente o incumplido total o parcialmente. Respecto a las posibilidades de negocio en América, son posibilidades de negocio ciertas que se desarrollan desde las oficinas comerciales de Navantia y también con el desplazamiento de los responsables comerciales, tecnológicos e industriales de Navantia. Son posibilidades que se están explorando y desarrollando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 15

Por último, sin perjuicio de que la presidenta de Navantia amplíe la información, quisiera señalarles que el rejuvenecimiento de la plantilla de Navantia es una de las oportunidades que nos ofrece la suscripción del plan estratégico y el acuerdo con los sindicatos representantes de los trabajadores de Navantia. Actualmente la media de edad de los trabajadores y las trabajadoras de Navantia es elevada y es importante el rejuvenecimiento de la plantilla. Ese es precisamente uno de los aspectos nucleares del aspecto social del plan estratégico. Me hacía una pregunta específica respecto a la posibilidad de un desplazamiento de contingente árabe. Más que dirigido a la proyección y construcción, fundamentalmente estaríamos hablando del adiestramiento de la tripulación, la marinería y la oficialidad de los barcos, que sí tendría lugar en la Bahía de Cádiz.

En relación con las cuestiones que ha planteado la señora diputada Díaz, como decía al principio de mi intervención y como no puede ser de otra manera, daremos información completa y acudiremos aquí todas las veces que sus señorías consideren oportuno respecto a Navantia, respecto a cualquiera de las empresas del grupo SEPI o respecto a cualquiera de las participaciones accionariales. Daremos información plena a los efectos de que sus señorías, representantes del pueblo y depositarios de la soberanía, tengan el pleno control del sector público industrial español. La preocupación por Navantia es una preocupación compartida tanto por SEPI como por Navantia; no en vano las sedes centrales de ambas empresas son limítrofes. Por tanto, si hay alguna empresa que sea atendida, supervisada, facilitada y complementada dentro de SEPI es Navantia, coyunturalmente en el momento actual por el plan estratégico, pero también estructuralmente por lo que supone para el sector público industrial español.

La actuación que el Gobierno de España desarrolla para la defensa de los proyectos es plena, señorías. No vamos a cejar en ningún momento ni vamos a desdeñar ningún esfuerzo para que todas las oportunidades comerciales de Navantia que se puedan incorporar a la planificación industrial y tecnológica sean accesibles y, en definitiva, redunden en riqueza y empleo para A Coruña, Cádiz y la Región de Murcia, para Cartagena. En ese sentido, desde las oficinas comerciales vamos a dar toda la información que requieran sus señorías con el mayor detalle posible, aunque siempre respetando el secreto industrial y el secreto comercial, como no puede ser de otra manera; estoy convencido de que sus señorías lo entienden porque saben los requerimientos y la competencia que existe a nivel industrial. Y tenga bien presente, señora Díaz, que el presupuesto del Departamento de Defensa tiene una singular incidencia en Navantia. Ya se ha destacado por parte de las responsables del Ministerio de Defensa —me remito a sus intervenciones públicas y en esta Cámara— la garantía absoluta del programa de las fragatas F-110. Nosotros vamos a seguir desarrollando una actuación en relación con Navantia que no suponga preterición de ninguno de los aspectos que entran dentro del objeto y de las capacidades tecnológicas e industriales de Navantia, pero no hay que olvidar que el *core*, el núcleo industrial de Navantia es ser una industria que viene a atender las necesidades de la seguridad y la defensa nacionales. La demanda internacional complementa esa función principal. La construcción civil complementa esa función principal. La construcción y el desarrollo de proyectos *offshore* complementan esa función principal. Pero, señorías —seguro que lo comparten—, Navantia es un elemento nuclear porque tiene las capacidades industriales y tecnológicas y soberanía industrial y tecnológica para la defensa nacional. Navantia es una empresa clave y, estoy convencido, todos y cada uno de los que estamos aquí defendemos que es clave en la política de seguridad y defensa nacionales. Complementando esa función no se desdeñará ninguna oportunidad de negocio, pero siempre sin olvidar que estamos hablando de una industria que forma parte de una política de Estado, de la política de defensa y seguridad que nos es tan necesaria a los españoles y a las españolas.

Por supuesto, quedo a su disposición para cualquier pregunta o petición de información que tengan a bien hacerme.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Fernández Guerrero.

Les voy a dar la palabra con el ruego —y no quiero tener que pasar del ruego al mandato— de que se ajusten a los dos minutos que hemos previsto, porque inexorablemente estamos ya en el tiempo de la siguiente comparecencia. Tiene la palabra, en primer lugar, el señor Tarno.

El señor **TARNO BLANCO**: Gracias, señor presidente.

Vuelvo a darle las gracias, señor Fernández. Me hubiera gustado una mayor contundencia a la hora de garantizar al cien por cien ese contrato. Comparto con usted el esfuerzo de la plantilla de Navantia desde los centros industriales hasta las oficinas centrales, los servicios comerciales y de diseño, etcétera. También comparto con usted que este contrato, como todos los contratos de material de exportación de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 16

defensa en España, es legal y está avalado por los mecanismos que una ley tan avanzada como la española garantiza y defiende. Simplemente en España se ha puesto en duda la ley y su cumplimiento por un miembro del Gobierno español, por la ministra de Defensa; el resto de personas sensatas y lógicas sabíamos que la ley se estaba cumpliendo, solo la irresponsabilidad de la ministra de Defensa ha provocado todo este asunto.

Me preocupa que en el plan estratégico ustedes se basen mucho en el ciclo inversor del Ministerio de Defensa después de escuchar algunas de las cosas que le he escuchado al secretario de Estado de Defensa en esta casa, sobre todo porque veo que hay un atasco importante con las fragatas F-110. No sé si comparten ustedes conmigo esta preocupación.

Me gustaría saber qué pérdidas se esperan en este ejercicio, qué medidas van a tomar para atajarlas, si simplemente el cumplimiento del plan estratégico o alguna medida nueva. Y respondiendo a los compañeros que han hablado después de mí, ya me gustaría a mí que algún grupo político apoyase a los astilleros españoles como apoya a sus astilleros la Asamblea Nacional francesa; ya me gustaría a mí tener detrás el apoyo —como tienen los astilleros militares franceses— de toda la Asamblea Nacional francesa. Ya me gustaría. Lo que pasa es que es muy difícil soplar y sorber a la vez, es complicado. Entiendo que algunos lo pasan fatal en este tipo de comparecencias porque es muy complicado, lo entiendo y soy muy respetuoso con las contradicciones de cada uno; yo tengo la suerte de que cada día tengo menos, otros tienen muchas.

Y para terminar, quiero decirle al señor Campos que el contrato de Mercasa con Angola se firmó siendo presidente don Javier de Paz y presidente del Gobierno el señor Rodríguez Zapatero; por cierto, creo que íntimos amigos. El contrato de Defex con Angola fue negociado y firmado por la señora Chacón, que en paz descanse, siendo presidente el señor Rodríguez Zapatero. Puntualizar y que las cosas queden en el *Diario de Sesiones* es muy bueno para la transparencia y la verdad.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Tarno.
Tiene a continuación la palabra el señor Cano Leal.

El señor **CANO LEAL**: Muchas gracias, presidente.

Gracias al presidente de la SEPI por su respuesta. Voy a incidir en lo que se le ha quedado un poco fuera de onda, no voy a incidir en temas que afectan a la SEPI, como Televisión Española —como ha hecho el representante del Partido Popular— porque no es el objeto de esta comparecencia y tampoco voy a entrar en cuestiones anteriores a su mandato —como el contrato de Tamandaré— porque no era el objeto de esta comparecencia.

Quería insistirle en el tema del balance económico de Navantia, que es importante que lo corriamos lo antes posible.

En cuanto a la Unión Europea, tengo que decir que la Unión Europea tiene una política de defensa determinada, que es esa política común de defensa, y no sé en qué medida nos puede afectar.

En relación con la segunda fase de los BAM y si van incluidos en el plan estratégico o no, desde Cádiz se hace la afirmación de que a partir de 2020 los talleres de cabecera y estructura quedarían sin trabajo. ¿Qué previsión hay para dar continuidad al empleo de Navantia y de la industria auxiliar?

Si tiene algún conocimiento de lo de Canadá, me gustaría que lo contara. Es un mercado que tenemos ahí abierto; ha hablado del tema americano, pero Canadá nos abriría muchas puertas.

Quiero recordarle también el tema de Puerto Real, con el buque o buques para el Ejército de Tierra. Digo buques porque actualmente tiene dos y haría falta sustituirlos.

Termino recordando esa afirmación que hacen los representantes del comité de empresa de la Bahía de Cádiz, y sobre todo de Puerto Real, que dicen que en el plan estratégico la Bahía de Cádiz está un poco relegada respecto del resto de las unidades, sobre todo en los aspectos de carga de trabajo, inversión y plantilla.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cano.
Tiene la palabra la señora Díaz Pérez.

La señora **DÍAZ PÉREZ**: Gracias, presidente. Intervendré muy rápidamente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 17

Gracias, presidente de la SEPI. Me quedo con que nos van a dar la información relativa al contrato de Iberdrola, que hasta ahora fue misión imposible. Cuanto más se nos impide a nosotros y a los representantes sindicales, es evidente que más sospechas hay sobre el mismo.

Sobre Navantia Fene, nos gustaría que nos dijera si usted tiene información de cuál va a ser su futuro. Insisto, un millón de metros cuadrados, incluso con pretensiones de hacer obras con el elevamiento de la grúa pórtico de Astano. ¿Vamos a volver a construir barcos, material civil, sí o no? ¿Eso está debatido en el Gobierno de España, sí o no? ¿O solo vamos a depender de la construcción militar?

Dos. ¿Cuál es su valoración respecto de la gestión comercial que se ha practicado? Más allá de la cortesía, que yo lo entiendo, pero, insisto, los números y los datos hablan y con múltiples oficinas comerciales no hemos conseguido nada.

Tres. Plan industrial. Nosotras tenemos —igual que los representantes de los sindicatos y de los trabajadores— discrepancias con el planteamiento que se está haciendo hoy mismo respecto de esta negociación. Es decir, compartimos perfectamente cuáles son las tasas de envejecimiento de las plantillas de Navantia —las conocemos de primera mano—, nos hacemos eco de la necesidad de rejuvenecimiento de manera absoluta, pero queremos una tasa de reposición de 1/1. Si en mi comarca sale un trabajador, entra un joven o una joven. Este es el planteamiento. Ya hemos practicado durante el bipartidismo una muy mala política que tuvo nombre de Partido Socialista, que fue, en primer lugar, la inexistente reconversión industrial —no voy a mirar al pasado— y, en segundo lugar, amortizaciones de puestos de trabajo y prejubilaciones masivas. Aviso a navegantes: no vamos a ir por ahí. Y en las comarcas deprimidas —la mía y la suya— desde luego va a ser 1/1.

Cuatro. ¿Cuál va a ser el planteamiento presupuestario que se va a hacer para el plan industrial de Navantia? Porque sabemos que esto es mucho dinero, y no solo por la parte social del plan industrial, que también y somos conscientes de que hay avances sustanciales. Lo compartimos por entero. Nos gustaría —entendiendo, como usted ha dicho, que es una política de Estado— que cuando nos presentemos a concursos internacionales le demos la misma relevancia, al máximo nivel, como hacen los países de Europa. Es decir, que sí tiene que desplazarse la ministra de Defensa —como hace Francia— para defender ese contrato, que lo haga.

Termino. No se me ha contestado a la renuncia del contrato de Brasil. Me parece gravísimo. Y que aquí se esté impugnando a una ministra de Defensa por defender la legalidad internacional...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Le ruego concluya.

La señora **DÍAZ PÉREZ**: Termino.

... cuando habría que dar explicaciones —insisto, lo lamento porque no es de su gestión— de por qué se ha renunciado a este contrato en Brasil, me parece gravísimo.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Díez.

Para terminar, tiene la palabra el señor Campos Arteseros, antes de que se la demos nuevamente al presidente de la SEPI.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Gracias, presidente.

Efectivamente, el mérito es en gran parte de esos trabajadores que son los que aportan a esa empresa y nos hacen ser competitivos, porque por mucho que se quisieran hacer gestiones para conseguir contratos, si uno al final no tiene una empresa competitiva y trabajadores que la hacen competitiva, ya podrían ir allí un ministro o un rey que seguramente no se conseguirían esos contratos que se consiguen. Y, como usted bien dice, el Partido Socialista tiene claro que esto es un aspecto de soberanía industrial de la defensa y lo que aporta en la parte social en los territorios en los que tiene implantación y desarrolla la construcción de su carga de trabajo.

Sobre el Ministerio de Defensa y la ministra de Defensa, hay un dicho que dice: Que la realidad no estropee un buen titular. En este caso sería: Que la realidad no estropee un buen argumentario del PP. Porque, a las pruebas me remito, pese a todo el bulo que han metido en torno a esa gran polémica, resulta que usted hoy nos ha certificado que está todo en marcha y todo va correcto. Yo creo que en la Asamblea Nacional francesa la UMP no haría la intervención que ha hecho el Partido Popular hoy aquí. A lo mejor por eso allí es un tema de Estado y aquí parece que no lo es tanto. Me remito a las palabras del nuevo presidente del Gobierno que ha dicho que no hagamos un uso partidista de este tema y no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 18

seamos irresponsables. Acusar a unos gestores de una empresa pública de lo que hicieron después otras personas cuando desarrollaron determinados proyectos..., no voy a entrar en eso. Igual que se nos señala diciendo que le hemos nombrado a usted y a no sé cuántos cargos. El PSOE será responsable de lo que haga usted, que ha sido nombrado, y aunque herede proyectos veremos la gestión que hace usted como presidente de la SEPI. El Partido Socialista es corresponsable de la gestión que hacen usted, la presidenta de Navantia y todos los presidentes que hemos nombrado de las diferentes empresas públicas.

Por tanto, cuando hay un proyecto en marcha, el problema no es el proyecto que hay en marcha, es el uso que se hace del proyecto, y es lo que venía a comentar.

Acabo destacando su talento, el que quiera estar aquí y comparecer e implicar a toda la Cámara en esa estrategia de SEPI, de Navantia y de las diferentes empresas de las que SEPI es accionista.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campos.

Para terminar esta comparecencia, tiene la palabra el presidente de la SEPI, el señor Fernández Guerrero.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES, SEPI** (Fernández Guerrero): Muchísimas gracias, presidente, y muchísimas gracias, señorías, por sus intervenciones, porque para los responsables y los gestores públicos de Navantia y SEPI lo que supone es un espaldarazo, puesto que todas sus intervenciones redundan en considerar Navantia una empresa nuclear, una empresa trascendental y una empresa en la que el conjunto de los representantes políticos, con independencia de los colores, están dispuestos a apoyar en la mayor medida posible. Con lo cual, les quiero trasladar en nombre de SEPI y de Navantia el más vivo agradecimiento porque por nuestra parte no va a quedar hacer el esfuerzo más denodado para equilibrar las cuentas económicas de Navantia. La idea de un plan estratégico es que la finalización de dicho plan estratégico tendría lugar en el año 2021-2022 y que las cuentas económicas de Navantia estuvieran equilibradas gracias a la política de ingresos y de inversión. Y tienen razón, señorías, en el sentido de que van a ser cuantiosas, pero eso es necesario para el mantenimiento y la promoción incluso de las capacidades tecnológicas e innovadoras de Navantia.

Respondiendo a alguna de las preguntas —y disculpen, señorías, por no haberlo hecho de manera exhaustiva—, sí van a ser incluidos los BAM. Existe un elemento muy avanzado para la proyección del buque logístico para el Ejército de Tierra. Y en relación con la distribución de cargas de inversión en plantillas, no existe ninguna clase de relegación de los astilleros de la Bahía de Cádiz, ni por asomo; se lo puedo garantizar como presidente de SEPI, al igual que se lo podrá garantizar, yendo a los detalles concretos, la presidenta de Navantia.

En relación, señora Díaz, con las cuestiones que plantea del contrato de Brasil y del futuro del millón de metros cuadrados en la zona de los astilleros de Ferrol, mi compromiso personal e institucional es darle la mayor información posible en el menor tiempo cuando esté a nuestra disposición. En ese sentido, respecto de la negociación del convenio y de las condiciones laborales en que se articulará el futuro convenio único, algo deseable y deseado por todos desde hace largo tiempo, en el momento actual la representación de los trabajadores y la empresa tienen un grado importante de consenso, es muy poco lo que los distancia, y creo que desde el momento y hora en que los representantes de los trabajadores lo suscriban, el conjunto de las fuerzas políticas lo suscribirán también. Este es un momento de consenso, este es un momento en el que todos los trabajadores, todo el equipo directivo de Navantia es consciente de que estamos en una encrucijada trascendental. A partir de ahí, es digno de alabanza el esfuerzo que se está desarrollando por los comités de empresa, es digno de alabanza el esfuerzo que se está desarrollando por los representantes sindicales y estoy convencido de que en breve contaremos con el elemento social trascendente para que la pata de inversiones, la pata tecnológica de lo que supone el astillero 4.0 —que seguramente será una de las cuestiones que desarrollará en profundidad la presidenta de Navantia— y desde luego la actividad internacionalizadora —nunca lo tenemos que olvidar—, junto al elemento nuclear que supone Navantia para la defensa y la seguridad nacionales, permitirá que no solamente digamos ahora que Navantia es una joya industrial para nuestro país, sino que Navantia es un norte y un ejemplo en lo que es política de inversión en I+D+i, en política de concertación social, de participación de los trabajadores y, en definitiva, en lo mejor de la industria, en lo mejor de nuestro sector público para España, para las españolas y para los españoles.

Muchísimas gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 19

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Fernández Guerrero.

Suspendemos un momento la Comisión para despedir al presidente de la SEPI y la retomaremos inmediatamente con la presidenta de Navantia. (Pausa).

DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE NAVANTIA (SARRIÁ SOPEÑA):

- **PARA QUE EXPLIQUE LA SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL ASTILLERO PÚBLICO NAVANTIA, Y PARA QUE INFORME DE CUÁL ES EL PLAN FINANCIERO E INDUSTRIAL PREVISTO PARA EL SECTOR NAVAL PÚBLICO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 212/000046).**
- **PARA EXPLICAR LA SITUACIÓN EN LA QUE SE ENCUENTRA EL CONTRATO FIRMADO EN EL MES DE ABRIL DE 2018 CON ARABIA SAUDÍ. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/001723).**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la Comisión. Antes de entrar en el siguiente punto del orden del día, les recuerdo a los portavoces que tenemos reunión de Mesa y portavoces al finalizar la sesión.

Continuamos con la comparecencia de la presidenta de Navantia. Son dos solicitudes distintas, la primera, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, para que explique la situación socioeconómica del astillero público Navantia y para que informe de cuál es el plan financiero e industrial previsto para el sector público. Y la segunda, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, para explicar la situación en la que se encuentra el contrato firmado en el mes de abril de 2018 con Arabia Saudí. Vamos a acumularlas en una sola intervención. Como antes, intervendrán en primer lugar los grupos parlamentarios solicitantes de la comparecencia y por el orden en que dicha solicitud ha sido planteada. El tiempo será inicialmente de cinco minutos. Hemos llegado hasta nueve minutos largos, once en algún caso, por lo que aplicaremos con cierta laxitud y flexibilidad el tiempo, pero también les ruego que, en la medida de lo posible, nos ajustemos a ese tiempo porque después habrá la posibilidad de otro turno de dos minutos.

En primer lugar, para sustanciar la comparecencia, tiene la palabra la señora Sarriá Sopeña. Muchas gracias y bienvenida a esta Comisión.

La señora **PRESIDENTA DE NAVANTIA** (Sarriá Sopeña): Muchas gracias, presidente, diputados, diputadas, por la oportunidad que me dan de comparecer ante esta Comisión para responder a la pregunta sobre la situación económico-financiera de Navantia y del plan financiero industrial previsto para el sector naval público.

Quiero comenzar enumerando las principales características de Navantia, enmarcándola después en el sector naval en el que nos encontramos y cómo condiciona nuestra situación este sector naval, cómo tenemos que afrontar los retos de futuro y qué estamos haciendo. Navantia es una empresa pública, nuestro accionista único es SEPI. Tenemos 5000 trabajadores directos de la compañía, que debo decir que son nuestro principal activo. Nuestra fortaleza principal es nuestro carácter estratégico; somos una empresa que provee de la respuesta industrial y tecnológica que el Ministerio de Defensa y la Armada necesitan para la seguridad en España. Este carácter estratégico lo confiere nuestra capacidad de diseño y construcción de buques militares, nuestra capacidad de mantenimiento de estos buques y de reparación. Disponemos también de una capacidad que nos aporta esta relación con la Armada y el Ministerio de Defensa de poder exportar estos buques y esta tecnología. El retorno de la inversión que consigue Navantia a través de estos programas con el Ministerio de Defensa es muy elevado; por ejemplo, con las fragatas F-110 o con el buque anfibio *Juan Carlos I* el retorno económico para el país por vía de la exportación ha sido de 2000 y 1300 millones, respectivamente.

Nuestra otra fortaleza es nuestro efecto tractor, nuestra contribución a la economía y al empleo. Somos referentes de empleo fijo y de calidad en las comarcas donde estamos asentados, así como tractores de trabajo para la industria auxiliar y empresas del sector naval. Muchas de sus señorías representan estas zonas y lo conocen bien. Debo destacar el efecto multiplicador sobre la actividad económica. Por cada euro de demanda de productos del sector se generan entre 3 y 3,6 en el conjunto de la economía, una ratio muy significativa en el ámbito de las empresas industriales. La contribución al

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 20

producto interior bruto español en 2017 fue de 364 millones de aportación directa; si incluimos el efecto indirecto, 894 millones, que representa el 8 % del conjunto de la base industrial de defensa española.

Hemos dicho que genera empleo de calidad, entre 12000 y 13000 empleos entre directos e indirectos y hasta 38000 si incluimos el empleo derivado del efecto arrastre de la cadena de suministradores y el generado por el efecto renta. Esto supone el 1,8 del empleo industrial de España. Además, es un empleo que, como hemos dicho, puede generar de forma adicional por cada empleo directo 6 empleos a nivel nacional. Lo tenemos distribuido geográficamente por las zonas donde tenemos astilleros: así, en la provincia de Cádiz representa el 25 % del empleo industrial, el 11 % en Coruña y el 6 % en Murcia. Es un empleo estable, con contratos indefinidos que alcanzan el 97 %. También es un empleo cualificado y formado; en Navantia se dedica una media de 276 euros por persona empleada al año, lo que también es una ratio significativa en el contexto de la industria. Navantia contribuyó en 2017 a los ingresos públicos con cerca de 343 millones de euros.

Estas son nuestras fortalezas en cuanto a generación de empleo y riqueza, pero también somos una empresa tecnológica. Nuestra dedicación al I+D+i nos ha llevado a invertir el año pasado 108 millones de euros, un 12 % de los ingresos, un porcentaje elevado en el ámbito industrial. Esta inversión en innovación la hacemos, por supuesto, de la mano de las instituciones autonómicas y locales, de las universidades, de los centros educativos y de los centros tecnológicos.

Además de nuestro carácter estratégico y efecto tractor y de nuestra fortaleza en tecnología, somos una empresa internacional que contribuimos a las exportaciones españolas. En las dos últimas décadas las exportaciones de Navantia alcanzaron los 10000 millones de euros, con una contribución a la balanza comercial de 270 millones de euros en 2017. Es posible que hayan oído hablar del efecto Navantia en Australia, esa duplicación de las empresas españolas que exportan a Australia desde que fuimos en 2007 a construir fragatas y buques anfibios. La presencia internacional de Navantia se ha desarrollado en línea con las oportunidades identificadas, y podemos destacar nuestra presencia en países como Australia, Noruega, Turquía, Arabia, Estados Unidos, Venezuela e India.

He querido comenzar por estas cuatro grandes fortalezas: nuestro carácter estratégico, tecnológico, internacional y tractor de economía y empleo, pero nos encontramos en un contexto especialmente difícil; es difícil porque el mercado de construcción naval es altamente dependiente de las tendencias macroeconómicas y sociopolíticas globales. Tras la crisis económica de 2008 el sector se ha enfrentado a un conjunto de factores que han puesto en jaque su sostenibilidad. La reducción de la demanda global del mercado de construcción civil ha derivado en un exceso de capacidad estructural y, por tanto, en una reducción de precios de hasta el 50 % en el segmento civil. En 2016, la construcción mercante cayó hasta niveles mínimos históricos de las tres últimas décadas. También han aparecido nuevos competidores de bajo coste en el mercado militar, lo que ha provocado una presión adicional sobre los niveles de precio altamente competitivos en el mercado de exportación. En los años de crisis se produjo una contención en el gasto y en la inversión de defensa en Europa que produjo una reducción de la actividad de los astilleros de construcción naval europeos. En Navantia, el reducido nivel de contratación tanto en el mercado de exportaciones como en el nacional derivó también en una caída de ingresos que ha sido del 50 % desde 2010. Ante esta caída de ingresos y dada la rigidez laboral y de perímetro industrial de la empresa, no ha sido factible la adecuación de los recursos al nivel demandado por la actividad originando costes de subactividad tanto en instalaciones como en horas de trabajo. El aumento de la intensidad competitiva del sector civil y militar de exportación junto con la necesidad de obtención de carga de trabajo han llevado a Navantia a asumir contrataciones en el mercado civil que han aportado beneficios sociales pero no los resultados económicos deseables.

El diseño de la plantilla está desequilibrado tanto en edades como en perfiles, poco adaptado, por tanto, a lo que nos demanda el mercado. A este desequilibrio de la plantilla se une un marco de relaciones laborales muy complejo. Subsisten convenios laborales distintos para el personal que viene de los astilleros civiles y militares que dan una notable rigidez que socava la competitividad de la compañía.

Esta serie de factores, señorías, tanto externos como internos, hacen ineludible abordar una transformación en profundidad de Navantia. Una transformación que a través de un plan estratégico nos prepare para los grandes retos que tendremos que afrontar en el futuro. Retos como dar respuesta a la demanda de transferencia de tecnología en el mercado de la exportación naval de defensa, adaptarnos a la creciente sofisticación de productos y servicios y abordar la necesaria colaboración entre países para complementar sus capacidades. El objetivo de la Unión Europea de avanzar hacia una autonomía estratégica implicará una necesidad de gastar más eficientemente y de buscar al máximo las sinergias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 21

Para que la compañía pueda dar respuesta a estos retos, la SEPI y Navantia han definido el plan estratégico de Navantia 2018-2022, que busca la viabilidad y la modernización de la compañía. El plan se está negociando con los representantes de los trabajadores y con todas las instituciones involucradas y confiamos en poder aprobarlo a la mayor brevedad.

El plan estratégico persigue conseguir carga de trabajo para todos sus centros, modernizar sus instalaciones y optimizar sus procesos para mejorar los márgenes de los programas y los plazos de entrega; rejuvenecer y adaptar su plantilla al mercado mediante la salida anticipada del personal de más edad y la entrada de nuevos perfiles; impulsar la igualdad de género, promover un plan de formación y acordar un convenio único moderno y flexible. Esto es resumido en un párrafo lo que pretende ser nuestro plan estratégico. Por entrar en detalle, el plan se estructura en tres pilares: un plan comercial de operaciones, un plan de eficiencia operativa y un plan de rejuvenecimiento de la plantilla y un nuevo marco de relaciones laborales.

En cuanto al primero de ellos, el plan comercial y de operaciones, tiene por objetivo garantizar los ingresos de Navantia en los próximos años impulsando la contratación en el ámbito militar tanto nacional como de exportación así como la diversificación en otros mercados. También se incluye la consolidación de otros modelos de negocio o servicios como las instalaciones *offshore* generadoras de energía eólica, el negocio de reparaciones, el apoyo al ciclo de vida, transferencia de tecnología, que nos facilitarán mejores márgenes e ingresos estables en el tiempo. En este pilar el plan aspira a la contratación de 11 000 millones de euros en los próximos años que permitirán aportar carga de trabajo a la plantilla de todos sus centros y a la industria auxiliar atendiendo tanto a criterios de especialización flexible como al cumplimiento de una función de cohesión social inherente a una empresa pública como Navantia. La prioridad de Navantia seguirá siendo atender las necesidades del Ministerio de Defensa y la Armada Española. El plan prevé contratar con el Ministerio de Defensa, entre otros, la construcción de cinco fragatas F-110, de otros buques como el BAM-IS para el rescate de submarinos, buques logísticos para el Ejército de Tierra así como la realización de la gran carena del submarino S-73 y la combinación del programa del submarino S-80. Paso a describirles brevemente cada uno de estos programas.

La nueva generación de fragatas F-110, que se empezará a construir en breve en la Ría de Ferrol, destaca por contar con un diseño propio y un alto grado de soberanía industrial y tecnológica. Tendrá gran potencial de exportación futura y beneficiará a todos los astilleros de Navantia con un impacto en el empleo de entre 7000 y 9000 puestos de trabajo anuales durante casi una década. Incluimos empleos directos e inducidos. En particular, Navantia Sistemas de la Bahía de Cádiz tiene una amplísima participación en este programa por su alto nivel de tecnología. El PIB de la economía española se incrementará en más de 590 millones de euros anuales y tendrá un efecto sobre la demanda agregada de cerca de 1500 millones de euros anuales.

En cuanto al programa de los submarinos de la serie S-80, que se construyen en el astillero de la dársena de Cartagena, este incluye grandes retos tecnológicos. Por su carácter innovador —un submarino es una de las naves con mayor complejidad que existen, a nivel de una nave espacial— ha sufrido ajustes en tiempo y plazo debido a su efecto innovador pero ya tiene hoy un diseño consolidado y en avanzada fase de ejecución. Cuenta con las principales empresas españolas del sector y se ha alcanzado un alto grado de soberanía industrial. El impacto en el empleo será de más de 3125 puestos anuales durante casi una década e incrementa el PIB de la economía española en más de 286 millones de euros anuales. Entre las próximas contrataciones del Ministerio de Defensa quiero destacar el BAM-IS, el buque de acción marítima esencial para la seguridad y rescate de los submarinos, que se estima que podría generar unos 625 empleos en tres años y medio, y los TLET (buques de transporte logístico ecológico y trivalente), el ferry para el Ejército de Tierra. Estimamos que la construcción de un buque de este tipo supondrá unos 1000 empleos durante tres años. Ambos programas están en distintas fases de desarrollo previo a la negociación del contrato y se construirían en el astillero de Puerto Real.

Además de los programas para la Armada Española, tenemos una serie de programas que complementan las inversiones de nuestro Gobierno con programas de exportación en el ámbito de la defensa. Esto resulta esencial por las sinergias que nos produce en innovación ya que la actividad de la defensa nacional ayuda a mantener las capacidades militares nacionales. La contratación militar de exportación considera diferentes oportunidades, como las cinco corbetas para Arabia Saudí, buques anfibios para la India con el modelo de transferencia de tecnología, fragatas para Estados Unidos y diferentes opciones en mercados de todo el mundo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 22

Les informo brevemente del programa de las corbetas y luego se lo detallaré. La construcción de las corbetas Avante-2200 es el mayor contrato de exportación de toda la historia de Navantia e incluye una serie de servicios además del diseño y la construcción de las corbetas. Tiene un impacto en el empleo de 6000 puestos anuales durante el periodo de construcción y aumentará el PIB en casi 508 millones de euros anuales, y tendrá un efecto sobre la demanda agregada de cerca de 1100 millones. Con todo ello se crea adicionalmente un modelo exportable al mercado internacional basado en transferencia de tecnología, con mayor potencial en Asia y en América Latina dada su versatilidad, que podría garantizar en el futuro trabajo para Navantia.

Además de los contratos de construcción, Navantia incrementará la venta de servicios y fomentará los nuevos modelos de negocio que presentan mejores márgenes e ingresos estables en el tiempo: apoyo a ciclo de vida, transferencia de tecnología y reparaciones. Quiero destacar el contrato que tenemos con la marina americana para el mantenimiento en Rota de los buques DDG-51, confirmada la quinta prórroga hasta noviembre de 2019 acompañada con un aumento del techo de gasto.

En cuanto a la actividad civil, Navantia seguirá complementando sus líneas principales de construcción para la defensa con la actividad civil, principalmente en el sector de la eólica *offshore* y en oportunidades rentables de buques civiles. Es necesario incidir en que la actividad civil complementa los ciclos de baja actividad en el mercado naval militar, mantiene el tejido de la industria auxiliar y ayuda a mejorar la eficiencia de los centros productivos; pero se trata de un mercado estandarizado y altamente competitivo en precio. El mercado de eólica *offshore* está en expansión esperándose un crecimiento anual del 12% en la próxima década. Las energías renovables van a continuar creciendo durante las próximas décadas debido a la necesidad global de moverse hacia energías más limpias. Particularmente en Europa se prevé la construcción de campos eólicos marinos en el mar del Norte y en el Báltico y se observa una tendencia hacia campos *offshore* sobre los campos *onshore* por la necesidad de una mayor potencia y de campos más grandes. Otro punto clave para Navantia es su posicionamiento en el mercado europeo de defensa. Debemos reforzar nuestra presencia en las instituciones europeas y valorar la posibilidad de realizar desarrollos conjuntos con las principales empresas de defensa europeas enmarcado siempre en el ámbito de la Agencia Europea de Defensa.

Señorías, este es el primer plan del plan estratégico. Pero este plan, estos programas tan ambiciosos que tenemos necesitan de este segundo plan de la eficiencia operativa. Necesitamos avanzar hacia la excelencia operativa maximizando el margen de los programas. Para ello, estamos implantando un sistema operativo de Navantia, que hemos llamado Timón, que pretende adecuar la oferta de Navantia a lo que realmente demanda el cliente, innovando en productos, servicios y modelos de negocio competitivos y rentables. El proceso de transformación digital no es hoy en día una opción. Se enmarca en las políticas impulsadas por el Gobierno de España y la Unión Europea, y es imprescindible para alcanzar la sostenibilidad competitiva. Pretende adoptar las disrupciones de la industria 4.0 como vehículo vertebrador de la mejora de las operaciones. Navantia lo está desarrollando en colaboración con los organismos de la Administración española competentes en áreas de innovación tecnológica, las universidades, las comunidades autónomas y los centros tecnológicos. El proceso implica, además de a Navantia, a sus clientes, a sus proveedores y a la industria auxiliar con la que colabora. Es clave para el futuro que en este proceso de digitalización nos acompañe la industria auxiliar, para lo que vamos a estudiar con ellos la mejor manera de hacerlo, dentro de la transparencia y concurrencia que deben regir todos los contratos públicos. La hoja de ruta de hoy de Navantia para el Astillero 4.0 se materializa a través de diferentes elementos o ejes para lograr productos y servicios inteligentes, contruidos en fábricas inteligentes y con procesos 4.0. Las personas son la clave en la transformación digital, son las que hacen verdaderamente digital una compañía y a través de una nueva cultura digital que hay que adoptar, con una organización que empuje al empleo de las tecnologías digitales y un talento renovado, con competencias y perfiles muy orientados al mundo digital.

Incluimos también en este segundo pilar el plan de inversiones, porque el astillero digital desarrolla su máximo potencial competitivo en unas instalaciones físicas de alta eficiencia. Por ello, estamos trabajando en este aspecto para el futuro y hemos definido un plan de inversión para la transformación de Navantia, destacando la transformación digital, optimizando los procesos a través de las nuevas tecnologías, la modernización de los astilleros, reparaciones y sistemas para la ejecución de la contratación finalmente conseguida. Las inversiones son ambiciosas. Supondrá multiplicar por cuatro la media anual desde la creación de Navantia y se invertirán en programas de modernización de instalaciones y transformación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 23

Con esto hemos visto el segundo pilar del plan estratégico. Tenemos la contratación, tenemos la eficiencia, y todo esto no puede ser posible sin las personas. Para ello, necesitamos abordar el plan de rejuvenecimiento de la plantilla y el nuevo marco de relaciones laborales. El rejuvenecimiento de la plantilla debe llevarse a cabo gestionando adecuadamente el conocimiento para desarrollar las capacidades requeridas por el mercado, en un entorno laboral moderno, proporcionando una mejora en la competitividad de Navantia. Se realizará a través de incorporaciones que permitan defender la carga de trabajo prevista y adaptarse a las nuevas necesidades del negocio y a las nuevas tecnologías características de la transformación digital. Tenemos que asegurar que el proceso de salida se produzca con una adecuada gestión del conocimiento, que las incorporaciones se producen en áreas de mayor necesidad, las consideradas *core*, las consideradas principales, y fomentando la empleabilidad y la formación.

El plan estratégico también busca crear un marco laboral con un modelo de gobierno de los representantes de los trabajadores único que facilite la negociación y la paz social. Mediante un convenio colectivo único, en línea con el sector industrial europeo, se creará la flexibilidad necesaria, permitiendo distribuir adecuadamente las cargas de trabajo y reducir la subactividad, de forma que se refuerce la posición de Navantia en el mercado internacional. Los principales objetivos del nuevo marco laboral serán: incluir a todos los colectivos en un convenio único de Navantia; optimización de costes sobre la masa salarial actual; lograr una mayor productividad a través de una nueva clasificación profesional y medidas orientadas al Astillero 4.0; impulsar la flexibilidad en la gestión del tiempo de trabajo y en el empleo; desarrollar una nueva estructura salarial que reconozca el nivel de responsabilidad y dé solución a las situaciones existentes de desequilibrio interno; definir las condiciones laborales que favorezcan la incorporación de nuevos ingresos para conseguir el rejuvenecimiento de la plantilla, y seguir implementando las políticas sociales de conciliación y de igualdad. Junto a esto, Navantia desarrollará un plan de formación, tanto para nuevos ingresos como para el personal actual, para potenciar las nuevas capacidades alineadas con el modelo de negocio y la mejora de la competitividad y formación en tecnologías digitales, que alcanzará las 925 000 horas, con un coste de 8,8 millones de euros. Señorías, el Plan estratégico de Navantia 2018-2022 está siendo ampliamente dialogado y negociado, porque precisa del apoyo de todos, ya que está llamado a ser la base que garantice el futuro de Navantia en beneficio de la seguridad y defensa de todos los ciudadanos, de la industria española y, muy especialmente, del desarrollo social y del empleo en las comarcas de Ría de Ferrol, de Cartagena y de la Bahía de Cádiz.

Paso a informarles ahora con más detalle sobre la situación en que se encuentra el contrato de las corbetas con Arabia Saudí. Debo empezar destacando la relevancia del contrato, no solo por el empleo que genera en una zona tan necesitada como la Bahía de Cádiz, sino por su alto contenido tecnológico y por su proyección internacional. Asciende, como ya conocen, a 1813 millones de euros y, como les he dicho, es el mayor contrato de la historia de los astilleros españoles con un cliente extranjero. En el mes de abril de este año, España y Arabia Saudí firmaron varios acuerdos y memorándums de entendimiento con el objetivo de promover la cooperación bilateral en diferentes campos, como el transporte aéreo, la cultura, el trabajo, el desarrollo social, la ciencia, la tecnología y la defensa. En este contexto, y fruto del avance de las negociaciones del programa de corbetas con el Reino de Arabia Saudí desde el año 2015, Navantia firmó un acuerdo con la empresa estatal saudí SAMI, con el que se comprometían a iniciar las negociaciones para la creación de una empresa conjunta en Arabia Saudí para este programa y futuras oportunidades en el marco de la visión 2030 saudí. Ambos países expresaron su intención de completar y facilitar los procedimientos necesarios para firmar el contrato para la construcción de cinco corbetas. Esto se concretó el 15 de julio de este año con la firma de un ambicioso contrato entre el Ministerio de Defensa saudí y Navantia para el suministro de cinco corbetas y otros productos y servicios asociados al mismo. Incluye un paquete de apoyo logístico integrado; adiestramiento operacional y de mantenimiento para las tripulaciones; el apoyo al ciclo de vida de los barcos durante cinco años, con opción a otros cinco adicionales; un centro de adiestramiento para el sistema de combate y el sistema de control de plataforma, y el suministro de simuladores y equipamientos para el mantenimiento de los buques en su base naval.

Las corbetas son buques polivalentes, especialmente diseñados para misiones de vigilancia y control del tráfico marítimo, con operaciones de búsqueda y rescate y asistencia a otros buques. También tienen una importante capacidad para la defensa de activos estratégicos, de inteligencia, capacidad antisubmarina, antiaérea, antisuperficie y de guerra electrónica. Están basados en el modelo Avante 2200, adaptado a los requerimientos de la Marina saudí, y ofrecen avanzadas prestaciones, entre las que destaca un excelente comportamiento en la mar, alta capacidad de supervivencia, capacidad de operación a temperaturas extremas, con un coste de ciclo de vida óptimo. El diseño de las corbetas de última

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 24

generación maximiza la participación de Navantia con la incorporación de productos propios: el sistema de combate; el sistema de comunicaciones integradas; la dirección de puente de tiro; el puente integrado, que se desarrollan en la Bahía de Cádiz; el sistema integrado de control de plataforma y los motores, en la dársena de Cartagena, y las cajas reductoras, que se harán en la fábrica de turbinas de Ferrol. Por tanto, beneficiará a todos los centros de Navantia. Supondrá unos 6000 empleos anuales durante cinco años, tanto para Navantia como para la industria auxiliar.

Tras la firma del contrato en julio, se han procedido a completar los trámites administrativos. Navantia ha iniciado los trabajos de preparación del programa, se han mantenido reuniones técnicas y administrativas con la Marina saudí y con una empresa pública SAMI. Los barcos se comenzarán a construir en 2019 en el astillero de San Fernando. La primera unidad se entregará a los treinta y cinco meses desde la entrada en vigor del contrato y las siguientes con una cadencia de cuatro meses, siendo el plazo total de entrega, el alcance total del contrato, de ocho años. El encargo consolida internacionalmente a la compañía y, en especial, este tipo de productos y el sistema de combate propio, y puede satisfacer las necesidades de otros potenciales clientes en la región. En este sentido, la creación de la alianza con SAMI abre una nueva perspectiva para el desarrollo del negocio de los sistemas desarrollados por Navantia. Este ambicioso contrato es fundamental para impulsar el plan estratégico de Navantia que les he comentado y pieza clave para consolidar nuestra posición como empresa tecnológica e internacional en mercados con gran potencial y oportunidades de futuro.

Quedo a su disposición por si tienen alguna pregunta que hacerme.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sarriá Sopeña.

Si les parece, comenzamos las intervenciones, que, como hemos dicho previamente, corresponden en primer lugar a los dos grupos solicitantes de la comparecencia y luego lo harán los restantes grupos, de menor a mayor, por un tiempo de cinco minutos que, como antes, serán aplicados con flexibilidad. En nombre del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Díaz Pérez.

La señora **DÍAZ PÉREZ**: Gracias, presidente.

Intentaremos cumplir con el tiempo, toda vez que de alguna forma damos por reproducida la comparecencia anterior del presidente de la SEPI. Sea bienvenida, presidenta de Navantia, le deseamos mucha suerte, pues la suya será la suerte de miles de trabajadores y de miles de familias en este país. Por tanto, vayan por delante nuestros buenos deseos.

Respecto del plan industrial de Navantia y las preocupaciones que pesan sobre el mismo, conocemos más o menos cómo está la negociación entre la parte social y el Gobierno, pero queremos manifestar ya ciertas preocupaciones respecto de la misma y advertir que no compartimos el planteamiento que en la actualidad se está llevando a cabo por parte del Gobierno. Como sabe, los centros productivos, fundamentalmente de las comarcas de Cádiz y de Ferrol —sobre los que no voy a hacer historia—, dependen exclusivamente de la actividad industrial que representa Navantia. Conoce perfectamente los datos insoportables de paro que asolan ambas comarcas, y con relación al rejuvenecimiento de la plantilla —cuestión absolutamente imprescindible que compartimos—, en el Grupo Confederal no estamos de acuerdo con el propósito de amortizar puestos de trabajo. ¿Qué quiero decir? Quiero decir que vamos a pedir y defender que por cada trabajador que salga entre un o una joven. También hay discusiones respecto de las edades y nos gustaría que nos concretase qué tramo de edad se está planteando desde el Gobierno con relación a la salida de otros trabajadores, siendo conscientes de que allí hay trabajadores —y hablo en masculino— que entraron a los catorce años y que tienen más de cuarenta cotizados a la Seguridad Social. Por tanto, díganos qué edades se están barajando por parte del Gobierno.

En cuanto a las dificultades que existían debido a los impactos ambientales y el desarrollo de la nueva organización industrial e implantación del Astillero 4.0, me gustaría que nos dijera en qué situación se encuentra esta cuestión y cuál sería su impacto, así como si esta problemática está resuelta o no.

Respecto a los planes de formación, me consta que este es un asunto que vienen exigiendo los trabajadores y las trabajadoras, y que se le ha pedido al presidente Feijóo la creación de una mesa específica para la formación en el naval, siendo conscientes de que para la adaptación al nuevo astillero necesitamos algo más que los magníficos profesionales que ya tenemos. En este sentido, me gustaría que nos concretase cuál es la previsión o el planteamiento que va a llevar a cabo el Gobierno sobre esta cuestión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 25

Otro tema muy relevante es el plan comercial. Supongo que es usted consciente de que ha afirmado cosas muy relevantes, como que el proyecto de las F-110 podría generar entre 7000 y 9000 puestos de trabajo anuales durante una década. Como yo soy una mujer de certezas, le pediría que nos explicase exactamente cuál es su impacto o el alcance que puede tener. E igual que le hemos pedido al presidente de la SEPI, nos gustaría que nos dijese cuáles son las previsiones comerciales que tiene el nuevo Gobierno respecto de la presencia de Navantia en el mundo. El presidente de la SEPI ha citado nuestras oficinas comerciales, pero curiosamente no ha citado Brasil, donde también tenemos oficina comercial. Asimismo, aprovecho para preguntarle su opinión sobre la renuncia del Gobierno anterior a un contrato superrelevante para construir corbetas en Brasil, un país que respeta la legalidad internacional; contrato al que de una manera más que cuestionable el Gobierno anterior renunció porque decía que había previsión de múltiple carga de trabajo. Me gustaría que nos expusiera su opinión al respecto, porque esto en la gestión pública tiene un nombre bastante duro, sobre todo si tenemos en cuenta que muchas familias en esas comarcas se están viendo duramente afectadas por paro y pobreza y lo están pasando muy mal. En este sentido, ¿cuál es la previsión de la gestión comercial que van a llevar a cabo ustedes?

Ha hablado usted del contrato con Iberdrola, y me gustaría hacerle una pregunta al respecto. Dado que ya no hay veto a la construcción civil en nuestro país, ¿vamos a hacer otra vez barcos que no sean militares? Es decir, ¿el planteamiento del actual Gobierno socialista es la dependencia cuasi exclusiva de la acción militar en Navantia, o todo el relato que nos han hecho antes respecto al veto es un relato para mi hija Carmela y un cuento de hadas? ¿Qué van a hacer?

Usted es ingeniera, no ingeniera naval, pero seguro que de esto sabe mucho más que yo. Los ingenieros dicen que no es compatible construir buques y al mismo tiempo tener ocupado todo el astillero de Navantia-Fene por Iberdrola. Según su criterio como responsable máxima en Navantia, ¿es esto compatible, sí o no? Si tuviésemos ahora mismo un contrato para construir un megapetrolero, ¿podríamos sustanciarlo en las dependencias del astillero de Fene, sí o no? Los ingenieros navales dicen que no. Quiero pensar que se impone el rigor. Si es así, ¿es voluntad del Gobierno socialista decidir que vamos a dedicar ese millón de metros cuadrados, con esa grúa pórtico y toda la macrotecnología que tiene el astillero, a Iberdrola y sus *jackets*, sí o no?

Por otra parte, le pido lo mismo que al presidente de la SEPI, que ya me ha dado su compromiso al respecto, y es que nos gustaría que se nos entregasen los contratos que pesan sobre Navantia, Iberdrola y otras empresas y que hasta ahora no hemos sido capaces de conseguir. ¿Por qué razón no se les permite a los delegados de seguridad de Navantia-Fene entrar en un astillero público, pagado por tanto por los españoles y las españolas, con la excusa de que allí está Iberdrola? ¿Cuál es la razón? ¿Qué pasaría si hubiera un accidente en esa empresa, lo cual deseamos que no ocurra? ¿Qué pasaría si esto ocurriese? ¿El Gobierno y la presidenta de Navantia conocen esta realidad y van a tomar medidas? Me consta que los representantes sindicales han denunciado esto en múltiples ocasiones.

Por lo que se refiere a la situación económico-financiera, se ha hablado mucho aquí de la gestión de Navantia. Nosotros calificamos la gestión anterior de Navantia, más allá del rigor parlamentario, como nefasta; desde luego, los datos son muy malos. Sin ánimo de incorporar elementos negativos, ¿qué previsión tienen, teniendo en cuenta la situación económica anterior y sabiendo que estamos en la Unión Europea? Porque esto es una cosa muy seria y podría darnos algún disgusto. Por tanto, nos gustaría, con la prudencia que hay que tener, que nos hiciera algún comentario al respecto.

También quería saber —se lo he preguntado igualmente al presidente de la SEPI— cuánta aportación, cuántos recursos públicos vamos a dedicar en el presupuesto del año siguiente para la enorme transformación, que compartimos, que se va a dar en Navantia. Me refiero a las dos partes de esa transformación: a la que tiene que ver con la digitalización, la conversión de los nuevos astilleros a la nueva era digital, pero también a la relacionada con lo social. ¿Cuántos recursos nos va a suponer esa transformación?

Termino refiriéndome a la carga de trabajo. A día de hoy Navantia está sobreviviendo, incluso económicamente, con una magnífica área de reparación radicada en la comarca en la que yo estoy; allí se hace un trabajo magnífico, aunque, como sabe, estamos perdiendo posiciones en Europa: estábamos en las mejores posiciones pero vamos empeorando. De todas formas, el futuro no puede centrarse en el área de reparaciones. ¿Qué previsión se tiene de la carga de trabajo? Se habla aquí de muchas cosas pequeñas, pero con un BAM no sobrevive Navantia ni sus trabajadores ni trabajadoras.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 26

Queremos agradecer a la ministra de Fomento que, por transparencia, nos indicase que había problemas con las F-110, algo que no se sabía hasta ese momento, así que nos gustaría que nos concretara usted si esos problemas en la construcción de las F-110 están solventados o no.

Termino como he empezado, dándole las gracias, pero preguntándole también cuáles son las previsiones que hay de tener contratos relevantes para Navantia más allá de los que están relacionados con la acción militar y si se está trabajando desde el Gobierno de España en algo más que en la transferencia de tecnología a otros países. Es muy triste —lo vuelvo a repetir— ver que hay equipos de ingenieros e ingenieras magníficos que están en Australia y que tienen una experiencia extraordinaria, lo cual es un orgullo para todas nosotras, pero a lo mejor este país se tiene que replantear lo que se está haciendo o por lo menos jugar del mismo modo que juega el resto de los países.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Díaz.

Ahora, por la solicitud de comparecencia hecha por el Grupo Parlamentario Popular, que, aunque sea a tenor del número de expediente que tienen ambos, debe ser bastante posterior a la que se acaba de sustanciar, tiene la palabra la señora Martínez Saiz.

Muchas gracias.

La señora **MARTÍNEZ SAIZ**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señora presidenta de Navantia, porque nuestra petición de comparecencia era para que explicara la situación en la que se encuentra el precontrato firmado en el mes de abril de 2018 con Arabia Saudí. Las explicaciones que usted nos ha dado sobre ese aspecto nos tranquilizan bastante porque, al parecer, esta semana el contrato ya se puede dar por firme, pero entienda usted, como presidenta de Navantia, después de tantos años de trabajo, la incertidumbre en la que hemos vivido en la Bahía de Cádiz, en la provincia de Cádiz, desde hace unos meses, puesto que nos encontramos con que el Gobierno al que usted pertenece anunciaba de repente la ruptura unilateral de un acuerdo comercial con Arabia Saudí. Eso nos llenó, como le decía, de incertidumbre porque para nosotros no solamente era un contrato importante, no solamente se trataba de garantizar 6000 puestos de trabajo en una zona como la Bahía de Cádiz, que tiene —le recuerdo— cuatro zonas donde Navantia actúa en sus distintos contratos con varias empresas, sino porque para nosotros es fundamental para conseguir desarrollar y negociar un plan estratégico de futuro.

La experiencia nos ha demostrado —yo la he vivido personalmente—, desde principios de los años ochenta, que cada vez que se ha querido hacer algún proyecto de estas características de cara al futuro lo que ha salido ha sido un plan de reconversión. Porque cuando no hay carga de trabajo se hacen planes de reconversión y cuando hay carga de trabajo se pueden hacer planes estratégicos. Por eso, para nosotros era y es muy importante este contrato, porque, además, no dependía de las arcas públicas españolas, sino de un país que tiene su propio presupuesto y sus propias necesidades de encargar proyectos de estas características. Ya sabemos también por experiencia lo que dan de sí los acuerdos de los distintos Gobiernos en nuestro país cuando se han tenido que comprometer en la construcción naval encargando proyectos de buques navales para nuestra flota.

Decía el presidente de la SEPI al final de su intervención que estamos en una encrucijada fundamental y usted iniciaba su intervención diciendo que nos encontramos en un contexto difícil. Presidenta, por lo que le sirva la experiencia, para contexto difícil el que se encontraron los responsables de Navantia y SEPI en el año 2012, que eran terminar la construcción de doce lanchas de desembarco en San Fernando, o sea, barquitos corrientitos, de no mucho trabajo, y absolutamente nada más. Sí, una enmienda a los presupuestos de 2011, del Grupo Socialista, con 30 millones de euros para la construcción de un BAM, que luego se demostró que era una enmienda campanario porque desde los presupuestos de 2010 hasta finales de 2011 no se encargó ese BAM a los astilleros de Cádiz ni a Navantia.

Estos años la situación ha sido completamente distinta: cuatro petroleros, con posibilidad de un quinto, construcción civil —el quinto hace unos meses nos decían que iba a estar; la presidenta de la Junta de Andalucía, cuando se produjo la botadura del segundo petrolero nos dijo que iba a lucharlo con uñas y dientes, pero el quinto petrolero parece ser que ni está ni se le espera—; dos BAM —estamos esperando que usted nos hable de la segunda fase de los BAM—, y en reparaciones hemos avanzado muchísimo, el astillero de Cádiz capital se ha convertido, desde el punto de vista logístico, en un astillero de reparaciones de buques civiles y militares importantísimo por su situación estratégica dentro de la logística de este tipo de reparaciones en barcos tanto civiles como militares, y el contrato con la defensa americana para esos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 27

barcos que se reparan permanentemente en la base naval de Rota y que dan empleo a veces a cuatrocientos trabajadores diarios, con puntas de hasta quinientos trabajadores. Y, cómo no, la plataforma Wikinger, que mientras se construía no ha estorbado para nada la construcción de buques en los diques del astillero de Puerto Real, en Cádiz. Estaríamos encantados y creo que hay que trabajar en eso, porque los astilleros españoles tienen que tener varias líneas de comercialización, tienen que ser astilleros duales, que lo mismo acepten contratos de barcos militares que civiles, que cualquier otro tipo de construcción, como las plataformas de generación de energía eólica.

Por eso, para nosotros, repito, era tan importante este contrato de las cinco corbetas para Arabia Saudí, porque, sí no, ¿cómo íbamos a poder financiar ese plan estratégico, sí una parte de las previsiones, de esos 4000 millones de euros para inversiones necesarias en los astilleros de Ferrol, en los de Cartagena y especialmente en los de Cádiz —aunque tiene la menor partida presupuestaria—, depende precisamente de ese contrato? Porque la mayoría de ese dinero no es dinero que salga de la SEPI o de los Presupuestos Generales del Estado. Por tanto, este contrato era y es importantísimo.

Segundo, porque sin ese contrato ese plan estratégico no podría invertir dinero en mantener esas delegaciones comerciales que solamente en el año 2014 fueron capaces de presentar 120 ofertas para la construcción en 37 países y 280 ofertas para reparaciones. No creo que esté tan mal la acción comercial de Navantia, por lo menos en los últimos años. Ya veremos lo que da de sí a partir de ahora. Pero también tengo que decirle que sin ese plan, sin esos recursos económicos, sin esa carga de trabajo, sin el cumplimiento de ese compromiso del Gobierno de España de construir nuevos buques para el Ejército de Tierra, los nuevos BAM, también los BAM-IS y submarinos no podríamos hacer frente a un rejuvenecimiento de plantilla, estaríamos liquidando plantilla, como ocurrió en los cinco planes de reconversión de la industria naval en España durante Gobiernos socialistas, porque durante los Gobiernos del Partido Popular no se ha perdido un solo puesto de trabajo ni se ha hecho ningún plan de reconversión, que quede claro.

Por tanto, para nosotros es imprescindible que usted, como presidenta, así como toda la capacidad que tienen los ingenieros e ingenieras, los trabajadores de los astilleros de Cádiz, de los astilleros de Ferrol y de Cartagena, se apliquen y se dirijan a que siempre haya carga de trabajo en los astilleros. No podemos esperar a ver qué pasa con un contrato para pelear otro. No podemos esperar a decir que ahora estamos negociando el plan estratégico, cuando los trabajadores nos dicen que solo les han citado en septiembre cuarenta minutos para decirles que iban a seguir negociando, y la última reunión ha sido precisamente el día 30 de octubre para hablar del convenio colectivo, no del plan estratégico. Cuando llegó a Navantia, usted misma dijo que ese plan estratégico esperaba tenerlo aprobado a finales de diciembre y ahora nos dice que en breve. ¿Cuánto es ese breve? ¿Cuándo se va a empezar a cortar chapa para las F-110 en Ferrol? ¿Cuándo se van a encargar los BAM para que se puedan hacer en los astilleros de la Bahía de Cádiz? ¿Cuándo se va a terminar la elaboración de ese proyecto tan importante de los LED en los astilleros de Puerto Real para que se pueda luego contratar su construcción? Todo eso es imprescindible, pero es imprescindible seguir negociando con empresas como Iberdrola para que sigamos teniendo opción y siendo competitivos para construir en esas plataformas eólicas no solo los soportes de los molinos, sino también las plantas generadoras y transformadoras de esa electricidad.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene que ir concluyendo.

La señora **MARTÍNEZ SAIZ**: Todo eso para nosotros es muy importante y esa es la gran preocupación que tenemos. No podemos tener ningún paréntesis. Los astilleros de Puerto Real necesitaban el quinto petrolero porque, como usted sabe, a mediados del año 2019 se termina y se entrega el cuarto petrolero. Por tanto, tiene que tener carga de trabajo, porque sí no, cunde el desánimo y la visión del futuro va a ser muy negativa. Aquí funciona la carga de trabajo, porque eso hace que todo el mundo esté muy activo —los trabajadores, los especialistas, toda la cadena— y además que las empresas auxiliares formen parte de ese conglomerado.

En cuanto a la formación, solo le pediría que, cuando se hable en el plan estratégico de formación, no se olviden de incluir a los trabajadores de las industrias auxiliares. Y por favor, negocie usted con el Ministerio de Educación y Formación Profesional que en estas zonas la formación en los oficios de los que depende el buen hacer de nuestros astilleros no sea formación ocupacional, sino que sea formación profesional reglada, por favor, reglada, que tenga continuidad, porque sí no, estamos siempre igual: cuando tenemos cubo, no tenemos agua y, cuando tenemos agua, no tenemos cubo.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 28

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Martínez.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la señora Sagastizabal Unzetabarrenetxea.

La señora **SAGASTIZABAL UNZETABARRENETXEA**: Gracias, presidente.

Gracias, señora Sarriá, presidenta de Navantia, por su comparecencia hoy aquí. También la felicito por su nombramiento y le deseo acierto en su gestión.

Hoy se nos ha hablado del plan estratégico y también del contrato de las corbetas de Navantia. Por lo que nos han dicho, parece que es un contrato fundamental para su rentabilidad y entiendo que puede ser un contrato importante para su supervivencia. A nosotros nos parece que Navantia tiene un problema estructural. En ese plan estratégico y de negocio desde luego hay que acertar con el diagnóstico no solo para mejorar su competitividad, sino su rentabilidad. También hay que hacer cambios que necesitan tiempo, maduración y voluntad de acuerdo, más allá de improvisaciones y de inyecciones económicas puntuales. Desde que estoy en este Congreso se ha hablado mucho sobre el plan estratégico de Navantia, pero no ha habido acciones concretas o, por lo menos, no se ha dado cuenta de ellas aquí. En ese sentido, me gustaría saber si hay un calendario o un orden de prioridades.

Hoy se nos ha hablado no solo de Navantia, sino de todo el sector naval. Hay que hablar de un futuro que no solo afecta a la empresa pública de construcción naval, sino a todo el sector naval del Estado. Aquí quiero hacer un inciso porque la SEPI ha reservado para Navantia la construcción naval militar, pero desde el año 2015, tal y como ha dicho mi compañera, puede operar en el negocio civil sin limitación alguna, por lo que entendemos que puede competir con el resto de los astilleros en los mercados por la construcción de buques gaseros y plataformas eólicas marinas; todos ellos elementos de alto valor añadido en los que toda la construcción naval trata de tomar posiciones. En este caso, entendemos que Navantia lo haría en condiciones mucho más ventajosas que el resto de astilleros privados, porque cuenta con financiación pública, planes de industrialización, planes financieros para su saneamiento y otro tipo de ayudas de las que los demás carecen; incluso se nos ha hablado hoy de ayudas para la búsqueda de contratos. Aunque a lo mejor no es objeto de esta comparecencia, me gustaría saber si han previsto alguna medida para otras empresas, por ejemplo, La Naval de Sestao, que es una empresa del sector naval que nuevamente se encuentra en dificultades. Entendemos que en este caso la SEPI tendría bastante que decir por su corresponsabilidad cuando se decidió su privatización en su día. Parece que se está hablando de una reubicación de sus trabajadores en Navantia en el peor de los casos, aunque no sabemos si es cierto porque aquí hoy algunos también han afirmado que puede haber una amortización de puestos de trabajo. Por tanto, me gustaría saber cómo está ese tema o si conoce algo de esto. Nos choca que Navantia pueda operar libremente en el sector civil como actividad complementaria y haciendo la competencia con financiación pública a otras empresas que con mucho esfuerzo y en un mercado complicado han logrado mantenerse en el sector después de todas aquellas reconversiones, reorganizaciones e inseguridades jurídicas que conllevó el *tax lease*. Además, en anteriores comparecencias se nos había dicho aquí que Navantia se iba a centrar en el ámbito de la defensa y no iba a entrar en competencia con otros astilleros españoles, pero no es cierto porque ahí tenemos la eólica *offshore*, aunque sea través de una subcontrata. La representante de Podemos le ha preguntado si se van a dedicar también a esa parte civil y a mí me gustaría conocerlo también. Asimismo, me gustaría saber qué decisiones se van a incorporar en ese plan estratégico para no perjudicar al resto del sector que no tiene la cobertura y la protección de la SEPI como Navantia, porque un plan estratégico tiene que incluir todos esos hitos. Desde luego, entendemos la necesidad de un plan estratégico para asegurar la viabilidad de Navantia porque se financia con presupuesto público. Creemos que se debe de realizar de forma responsable y sin perjudicar al resto del sector y que el Gobierno debe defender a todo el sector naval. También me gustaría saber si han establecido alguna medida para todo el sector naval porque, como ha dicho el presidente de la SEPI, es un sector importante.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sagastizabal.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Cano Leal.

El señor **CANO LEAL**: Gracias, presidente.

Gracias a la presidenta de Navantia por comparecer y por darnos detalles; espero que nos dé más a la vista de las preguntas que le estamos haciendo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 29

Empezando por el contrato con Arabia, por perfilar algún detalle más, una vez que ya hemos superado esta disyuntiva y estos juegos de salón que en Ciudadanos entendemos que han tenido en vilo a más de seis mil familias, vuelvo a reiterar la postura firme de Ciudadanos en la continuidad de la ejecución de los contratos con Arabia, porque más de seis mil puestos de trabajo en la bahía de Cádiz, la seguridad jurídica y la credibilidad de España en el comercio internacional lo exigían. Sobre el tema de contratos con Arabia, por un lado, quería pedirle que nos concretara un poco más de lo que lo ha hecho el presidente de SEPI, cómo se va a distribuir la carga de trabajo en las tres unidades de la ría de Ferrol, la bahía de Cádiz y Cartagena, si el contrato de las corbetas como tal lleva aparejado algún otro tipo de contrato o posibilidad de contrato, tanto aquí como en la zona de destino de los buques; si en los contratos —que se lo he preguntado al presidente de la SEPI y no me ha sabido contestar, no sé si existe— hay una cláusula que habla expresamente del respeto a los derechos humanos, del uso que se hace por el destinatario de ese buque.

Me gustaría preguntarle por algo que no le ha preguntado nadie, si ha escuchado en alguna ocasión la posibilidad de que Navantia se pudiera hacer cargo no solo ya de los cuatro destructores, del escudo antimisiles que tenemos en Rota, sino de la reparación de la sexta flota americana, que sería un revulsivo también para Navantia. Igual que comenté anteriormente, me dicen desde la bahía de Cádiz, sobre todo desde la representación sindical de San Fernando, que los trabajos en talleres de cabecera y estructura para este contrato de Arabia terminarían en el año 2020. ¿Qué carga de trabajo está prevista a partir de esa fecha para Navantia y para la industria auxiliar?

Pasando ya al tema del plan estratégico, por un lado, quiero pedirle que venga aquí, al Congreso, a explicarlo una vez que termine la negociación para conocer los detalles de ese plan estratégico fundamental para la viabilidad de las empresas. También con carácter general, obviando o salvando el tema de los contratos con Arabia, ¿cuál es la carga de trabajo que hay garantizada a día de hoy para el futuro de la unidad de Navantia en todo el país? Especialmente porque ya sabemos que en Puerto Real el año que viene se entrega el último petrolero, que sería el cuarto, y parecen descartados el quinto y el sexto. Y a partir del año que viene si no se materializa eso que han hablado de los buques del Ejército de Tierra, si va a haber un lapso de tiempo entre la terminación del petrolero y la construcción de esos buques para el Ejército de Tierra, que hoy por hoy creo que son solo proyectos, pero no hay una definición clara.

Igualmente quiero insistir en el tema de la política de la Unión Europea en defensa. ¿Cuáles son los planes que tiene Navantia? ¿Cómo piensa afrontar esa nueva política de defensa que podría llevar aparejadas fusiones, concentraciones empresariales e industriales que podrían repercutir en la marcha de Navantia? También quiero preguntarle, igual que le pregunté al presidente de la SEPI, por el plan industrial de Izar, que inicialmente tenía previsto diez BAM ordinarios y cuatro específicos, y hasta ahora hay contruidos seis. Quisiera saber si se va a incluir en el plan estratégico la segunda fase de los BAM. Me gustaría saber si está decidido ya —no sé si lo ha dicho, no le he escuchado bien— a qué sitio iría ese BAM subacuático, a qué unidad de Navantia iría la construcción de ese BAM subacuático.

Cartera de futuro respecto de Sudamérica y Canadá. Me gustaría que nos diera detalles de la política de internacionalización de Navantia, cómo piensa lograr que Navantia sea competitiva en ese contexto internacional globalizado, y qué acciones estratégicas piensa llevar a cabo Navantia en los mercados donde ya orienta su diversificación. Respecto de los busques del Ejército de Tierra, que aparentemente irían a Puerto Real, me gustaría que distinguiera —porque no he terminado de entenderlo bien— si por un lado va un ferry y por otro lado ese buque TLET o estamos hablando de lo mismo. Igualmente me trasladan los representantes del comité de empresa de la bahía de Cádiz que el plan estratégico que se está negociando a día de hoy relega las unidades de Navantia de la bahía de Cádiz, en tres aspectos: carga de trabajo, inversión y plantilla. Me gustaría que nos explicase este tema.

En cuanto a la negociación del plan estratégico, como se ha dicho aquí —ha habido la sexta reunión, que era la segunda con este Gobierno—, hay discrepancias en materia salarial y rejuvenecimiento de plantilla. Me gustaría que me explicara un poco más sobre lo que ha dicho sobre la flexibilidad entre la jornada de trabajo y la carga de trabajo como tal, si tiene prevista Navantia la posibilidad de construcción civil más allá de la estrictamente militar.

En el tema de la industria auxiliar nos interesaría saber si se van a respetar esos acuerdos o se van a negociar los acuerdos de 2015 con la industria auxiliar, habida cuenta de que se negociaron con empresas auxiliares y muchas de ellas ya no existen.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 30

También hay un dato incontestable. El plan estratégico destina 4000 millones a Ferrol y a Cartagena, pero solo 200 millones a los astilleros de la bahía de Cádiz. Me gustaría que me explicara el porqué de esa distinción.

Quiero preguntarle por un tema que nadie ha comentado aquí: ¿cuándo y dónde se va a hacer efectiva la apertura del centro de fabricación avanzada entre Navantia y Airbus, y cuál va a ser su cometido expresamente?

En materia de I+D+i me gustaría saber qué tipo de inversiones concretas están previstas, y sobre todo si están destinadas al proyecto 4.0 o tienen una partida autónoma. En relación con esto me gustaría saber si se piensan desvincular y separar las partidas presupuestarias entre I+D+i y 4.0, porque hasta ahora las partidas de I+D+i se sacaban del proyecto 4.0 y quisiera saber si se van a diferenciar.

También quería saber cómo piensa impulsar Navantia convenios con comunidades autónomas, corporaciones locales, universidades y asociaciones implicadas.

Y ya termino preguntando por cómo van a llevar a cabo ese rejuvenecimiento de plantilla. Yo soy más exigente que mi compañera de Podemos. Ella quiere una salida por una entrada; yo quiero una salida por dos entradas, si fuera posible, lógicamente. **(La señora Díaz Pérez: Yo también. Por pedir...)**. Me gustaría que me dé una cifra de contrataciones para los próximos años, hasta 2022.

Le insisto también en el tema del convenio colectivo único, sobre todo por los técnicos superiores. Esa disgregación de convenio influye mucho en el estado de ánimo de los trabajadores. Y finalmente, en cuanto a la subcontratación en la industria auxiliar, en qué medida se va a ver afectada, beneficiada o perjudicada por los nuevos planes de empleo que tiene Navantia y sobre su carga de trabajo en el futuro.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cano.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor De la Encina Ortega.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Muchas gracias, señor presidente.

A ver si este catarro que tengo encima me permite aguantar mis cinco minutos de intervención. Quiero comenzar trasladándole en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, señora Sarriá, nuestra más sincera felicitación. Tan solo después de cien días aproximadamente que lleva en el cargo —creo que la nombraron el 20 de julio, si no tengo mal el dato— ha sido capaz hoy de hacer una intervención donde los dos puntos que se le han requerido que traslade —relativos al plan financiero industrial y a los contratos de los astilleros con las cinco corbetas para Arabia Saudí— los ha dejado perfectamente descritos y definidos.

Entiendo que muchas de las preguntas que se le han hecho son de carácter muy local, son muy importantes por supuesto, pero como creo que deberían ser hechas en otro contexto, le hago entrega de una serie de bloques de doce preguntas relativas a lo que estamos debatiendo, de manera que le sea más cómodo a su equipo y a usted, una vez que lleguen al ministerio, poder trasladar sus respuestas. Y quiero por tanto —ahorrado el tiempo de las doce preguntas, que agotaría mi tiempo— hacer un par de reflexiones. Doña Teófila, don Javier y yo, como diputado por Cádiz, hemos vivido momentos difíciles muy recientemente con el contrato de Arabia Saudí —y también los compañeros de Galicia—. Yo creo que ahora estamos más tranquilos, una vez que usted ha despejado las dudas que había y de que lo hiciera el presidente de SEPI, pero sobre todo después de que aclarara quien tenía que aclarar primero esta situación, el presidente del Gobierno en su comparecencia. Doy por reproducidas sus palabras y su compromiso firme sobre el presente y el futuro. Sé que doña Teófila quiere saber no el día en se corta en San Fernando el primero de enero la chapa, sino la hora, y si usted pudiera hasta que ella va a estar invitada. Es lógico, y Javier y yo también, como diputados, pero creo que no es el momento ahora. Se ha confirmado, podrá ser el 5, el 10 o el 12 y eso es lo importante.

Doña Teófila, creo que lo importante ahora es hacer una reflexión —no lo digo por usted solo, lo digo por todos—, que se la he trasladado ya a los sindicatos a nivel estatal, para buscar el momento para concienciarnos todos y la sociedad española de la importancia que tiene la situación cuando se produce una polémica como la relativa a los contratos con Arabia Saudí, porque automáticamente se asocia que estamos pidiendo que se utilice un arma para matar, y no es así, los conflictos internacionales muchas veces no surgen por industrias como Navantia que hace este tipo de fabricación. Por tanto cuando hay un conflicto internacionalmente no está automáticamente asociado al armamento. Lo hemos vivido en los últimos días con el terrible asesinato de Khashoggi, donde no se ha utilizado ni un barco ni un cañón ni un arma destructiva. Se está investigando, ha sido un brutal asesinato, pero no por un armamento. Por tanto,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 31

precisamente ahora que estamos sosegados con el debate que todos sufrimos, tenemos que tener en cuenta la importancia que tiene para España este sector, que es vital no solo para nuestra querida bahía de Cádiz, que es el pulmón económico, sino para Ferrol, para Cartagena, y defender sin vergüenzas, sin estereotipos y sin oportunismos un mismo mensaje, como ha hecho el Partido Socialista antes —doña Teófila— en la oposición y luego cuando hemos llegado al Gobierno —y usted lo sabe—, teniendo dificultades con determinadas ONG que nos pedían coherencia respecto a los derechos humanos, y no hemos renunciado a esa coherencia y hemos mantenido el discurso. Sé que muchas veces hablar, como usted ha hecho, de las dificultades que se encontró en 2012 no es fácil, pero quizá esto sea ahora más oportuno y hasta más difícil. Porque puestos a hablar de las dificultades económicas podríamos hablar de las que se encontró el Gobierno de Zapatero, que usted y yo éramos diputados en 2004, ¿se acuerda? Una multa multimillonaria por competencia desleal de nuestros astilleros, sin carga de trabajo, y se consiguió en cuatro años en un momento de impulso económico en España tener 12000 trabajadores. Usted y yo nos sentíamos orgullosos —usted como alcaldesa y yo como diputado entonces—. Eso es lo que tenemos que hacer de este tema, un tema de Estado. Es la conclusión que quiero sacar de este punto, no ya por lo que hay detrás en cuanto a los derechos o no por un contrato con Arabia Saudí, sino por la industria naval —tiene trescientos años con numerosos episodios a lo largo de su historia— y estar todos los partidos que tenemos sentido de Estado unidos. Más allá de que le pidamos hoy a la presidenta que nos diga la fecha del inicio del corte de la chapa de San Fernando o que nos aclare aspectos que son vitales para el futuro —como el rejuvenecimiento de la plantilla, que se lo planteo en las cuatro preguntas que figuran en la relación que le haré llegar—.

Como dije que iba a ser breve y que no iba a agotar el tiempo, termino también con otra breve reflexión, que es que usted tiene que tener en su presidencia de cien días clara la conciencia —como ha dicho la portavoz, se lo he oído a ella muchas veces y los que hemos intervenido también nos identificamos— de que está gestionando una empresa que tendrá ahora mismo menos trabajadores que hace muchos años, pero es el pulmón económico de miles de familias en Cartagena, Ferrol y en la bahía de Cádiz, y alrededor de ella hay todo un tejido auxiliar que también vive y come por el, y que va a tener el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista, no porque usted esté ahora nombrada por un Gobierno presidido por Pedro Sánchez, sino porque tenemos conciencia de que es una empresa que detrás tiene la marca España, Estado. Por tanto tenemos que luchar todos unidos con el mayor apoyo que se le va a dar a usted —como a los anteriores— porque así nos irá a todos muy bien.

Suerte en esa gestión para el plan industrial y financiero, que se necesita. Lo ha dicho anteriormente el presidente de la SEPI, son 1200 millones —creo— los que lleva acumulados, con pérdidas entre 200 y 300 millones en los últimos años, doña Teófila, por tanto no todo se ha hecho tan bien, y eso hay que enderezarlo ahora. Pero estoy convencido de que usted con su experiencia, con su trayectoria y con el apoyo que le vamos a dar desde aquí, y con todos los ciudadanos detrás, va a saber enfocar el futuro de esta empresa por el bien de los lugares donde se encuentra y de los ciudadanos con gran fortuna. Eso es lo que le deseo fundamentalmente en esta su primera y espero que en futuras comparecencias. Y cuando pueda, nos traslada por escrito las doce preguntas, que doy por reproducidas.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor De la Encina.

Ahora para contestar a las cuestiones que se han suscitado en las intervenciones de los distintos portavoces, tiene la palabra la presidenta de Navantia, señora Sarriá Sopeña.

La señora **PRESIDENTA DE NAVANTIA** (Sarriá Sopeña): Gracias, presidente.

Gracias, señores diputados y señoras diputadas, por sus cuestiones, que demuestran el interés que tienen por conocer la situación y el futuro de Navantia. Saben que para mí ha sido una prioridad, en el tiempo que llevo en la compañía, el plan estratégico, porque me he encontrado con una compañía que bien conocía por mis orígenes, con muchísimo potencial, una compañía referente en la construcción naval, que tiene ahora mismo realmente una capacidad de cambio y una capacidad de adaptación para ser una empresa competitiva y viable en un plazo razonable. Por eso es fundamental este plan estratégico que hoy les he contado, y por eso mis esfuerzos han estado dedicados a el.

Como han preguntado varios de ustedes sobre la situación de la tramitación del plan voy a pasar a comentarles que hay dos mesas abiertas, la primera mesa es la que está formada por SEPI y por Navantia con las organizaciones sindicales más representativas. Esta mesa ya ha mantenido cinco reuniones en las que se han revisado los tres pilares del plan estratégico que les he referido anteriormente. La segunda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 32

mesa es la formada por la comisión negociadora del primer convenio colectivo único de Navantia. Hasta la fecha se han mantenido seis reuniones en las que se revisaron dos tercios del futuro convenio. En la sexta reunión, celebrada el pasado 30 de octubre, la empresa presentó una propuesta del tercio restante, que es una propuesta abierta al diálogo, donde se destacan los siguientes aspectos: se incluye un incremento salarial en línea con lo establecido por la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2018, incluyendo índices de productividad. Teniendo en cuenta la carga de trabajo asegurada y los retos marcados en el plan estratégico se hace necesario llevar a cambio un cambio cultural en la plantilla de la compañía, por eso se da un paso en la anticipación de la salida de personal para acelerar las salidas naturales ya previstas. Es necesario un plan de empleo que regule nuevos contratos y nuevos perfiles acordes a las necesidades de negocio. Y también se hace necesaria una modernización del convenio colectivo que permita nuevos procesos de desarrollo profesional no automáticos, y ligados a niveles de responsabilidad.

La situación en este momento, como les he comentado antes, es que la prioridad de todos los representantes de los trabajadores de SEPI y de Navantia es aprobar el plan estratégico en este año 2018. Las negociaciones del convenio de las relaciones laborales van por buen camino, son negociaciones y estamos en ello. En cuanto tengamos información se la trasladaremos en la forma en que ustedes nos soliciten, y por supuesto trabajamos también en paralelo con todos los departamentos implicados en el plan, manteniendo las reuniones con los ministerios implicados en el mismo. La previsión que traslade a aprobarla en este año sigue en pie y sigue siendo nuestro objetivo; entendemos que el plan lo podremos tener aprobado en el año 2018, y comenzar en 2019 con la nueva Navantia. Ahí es cuando de verdad va a comenzar el trabajo. Está suponiendo un esfuerzo muy grande llegar a un acuerdo y llegar a concretar este plan. Pero en 2019 es cuando todos tenemos que empezar a trabajar, y sabemos que contamos con la voluntad de todo el personal de la compañía para conseguir esa modernización, ese complicado proceso de salidas y de entradas, gestionando el conocimiento que nos permita abordar todos los programas que tenemos en marcha. Ese es nuestro reto y confiamos en conseguirlo, en tener el plan este año y en comenzar su aplicación en 2019. Esto es lo que les puedo contar ahora mismo de la situación del plan.

Respecto a la situación de la negociación en un plazo no muy largo podremos concretar números, entradas, salidas y edades, pero siempre lo haremos con el convencimiento de que el resultado va a ser tener una plantilla adecuada para los requisitos del mercado, y para mantener la cohesión social de los municipios y comarcas en los que se encuentran nuestros astilleros. Esos parámetros van a ser básicos en los dos sentidos, tanto garantizar que los centros van a seguir funcionando y dando esa cohesión social como para dar respuesta a los programas que tenemos.

En cuanto al Astillero 4.0 las actuaciones dirigidas a la aplicación del Programa 4.0 están en marcha. Estamos aterrizando todas las tecnologías; las trece tecnologías que se han determinado y que son básicas para nuestro Astillero 4.0 se están concretando. Ahora mismo tenemos treinta proyectos que se están ejecutando en los astilleros. Son proyectos de robotización, Internet de las cosas y big data. Saben que el programa de la nueva generación de fragatas en Ferrol va a suponer un cambio, una aceleración de este proceso hacia Astillero 4.0, porque ya va a tener un gemelo digital, ese barco que replicamos en digital con toda la sensorización que nos permiten cosas como un mantenimiento predictivo que aumenta muchísimo la operatividad del buque, y que además reduce los costes de su ciclo de vida. En todo eso vamos a seguir avanzando y estamos en el camino. Necesitamos una serie de inversiones, y como hemos dicho tenemos un programa ambicioso de inversiones que ha multiplicado por cuatro el de los últimos años, que se empezarán a realizar en el año que viene para conseguir esa modernización en líneas de talleres, digitalización, automatización y robotización. Veremos el año que viene drones apoyándonos en las tareas de seguridad de los astilleros, por poner un ejemplo concreto, y veremos ese gemelo digital.

Para nosotros el plan de formación es fundamental en un proceso en el que queremos cambiar la cultura de la compañía. Estamos trabajando en un plan de formación y ya lo tenemos muy avanzado. No solo es la formación profesional, sino la formación básica, la formación de partida, ese primer paso que necesitamos. Trabajamos con las comunidades autónomas en la formación dual para que nos den profesionales de los distintos sectores de las distintas actividades de nuestra compañía, pero necesitamos también esa formación específica en el empleo. Estamos trabajando en ese plan vocacional para conseguir que se especialicen en el sector naval no solo los trabajadores de la compañía, sino también las industrias auxiliares para que puedan tener esa capacitación en las soldaduras específicas que necesita la industria naval y en temas eléctricos en ese ambiente para barcos. Todo eso es fundamental,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 33

y estamos trabajando con el Ministerio de Empleo para conseguir ese plan vocacional apoyado en los profesionales que puedan salir de la formación profesional reglada. Además por la formación de los técnicos y nuestra relación con las universidades para conseguir perfiles que se adecuen a las altas capacidades tecnológicas que vamos a necesitar estamos también trabajando en ello, trabajando con los centros tecnológicos y con las distintas cátedras que Navantia tiene con cada una de las universidades de las comarcas en las que estamos. Para nosotros son fundamentales esas universidades con las que trabajamos.

En cuanto a los centros tecnológicos me preguntaban en concreto por el CTA, centro tecnológico que se inicia en unas instalaciones de Navantia mientras se construye el centro definitivo en el que estarán ubicados, tanto el Centro Aeronáutico Navantia como las industrias del sector. Es un reto importantísimo; esas sinergias que pueda haber entre la aeronáutica y la industria naval van a ser muy significativas, y seguro que nos van a permitir a todos avanzar. Ahí tendremos, por ejemplo, nuestra fabricación aditiva, esa impresión 3D que estamos haciendo ya en nuestros astilleros de la bahía de Cádiz, con unos proyectos muy interesantes como poder llevar esas impresoras 3D en el buque para la fabricación de piezas de repuesto. Las posibilidades de avance en innovación son realmente interesantes y se va a producir un cambio muy significativo en los próximos meses.

En cuanto a la situación de algunos de los programas concretos sobre los que me han ido preguntando tenemos consolidados tres programas fundamentales en nuestros tres centros, donde tenemos los astilleros, que suponen en 80 % de este plan estratégico —la generación de fragatas F-110 en Ferrol—. Seguimos confiando en que tendremos la orden de ejecución en este año 2018. Esa es la previsión. La decisión del Gobierno ya está, los trámites administrativos están en marcha, y esperamos que pueda estar la orden de ejecución en este año y se pueda trabajar con los plazos que un programa de esta dimensión lleva. En la dársena de Cartagena la ampliación del techo del submarino S-80 también está en marcha. También es un programa que va a tener oportunidades de exportación, va a ser un submarino muy competitivo, de una alta tecnología. Estamos obteniendo unos avances en la propulsión, a través de empresas españolas, muy significativo. Este programa se consolida en nuestros astilleros de Cartagena. Y en la bahía de Cádiz tenemos el programa de las corbetas, que hemos detallado aquí con precisión, que dará trabajo para bastantes años. También un programa de mucha tecnología y que nos abre camino a otras actividades en la zona y en otros países. También tendremos un producto que será exportable a otros países del mundo.

¿Cómo complementamos esos tres grandes proyectos? Tenemos el BAM-IS, el buque de acción marítima de apoyo al submarino, cuyo diseño tenemos muy avanzado con la Armada, y cuyo proyecto esperamos concretar. Estamos en la fase de diseño del buque; es un barco que se podría ejecutar en los astilleros de Puerto Real. También el buque de transporte de personal y material para el Ejército de Tierra, el ferry. Es un ferry, similar a un buque civil, pero en este caso para transporte del Ejército de Tierra. También estamos muy avanzados en el diseño y esperamos que se pueda concretar también el encargo para poder iniciar su construcción. Estos proyectos —este buque es muy adecuado para el astillero de Puerto Real— lo completaremos con otras opciones civiles. Como hemos dicho antes, en eólica *offshore* —tanto las *jackets* como las subestaciones— seguimos teniendo oportunidades que se pueden concretar en las próximas semanas o meses, y seguimos haciendo nuestra actividad comercial en ese sentido.

Voy a referirme a Iberdrola, que es un buen cliente nuestro, que está muy satisfecho con nuestros productos, y mientras nos sigan encargando cosas seguiremos trabajando para ellos. Tenemos otros clientes diferentes para la eólica *offshore*. Hemos trabajado con Siemens, con EDP, con diferentes clientes, y lo seguiremos abordando. Somos la única compañía que ha hecho todos los tipos de soporte para los aerogeneradores *offshore*, y además realizamos con gran satisfacción por parte del cliente las subestaciones. Estamos también en una licitación para conseguir una nueva para Estados Unidos.

En cuanto a otras opciones civiles nosotros analizamos todas las oportunidades de negocio que tengamos para nuestros astilleros, pero tenemos que evaluar cuál es la composición de ese *mix* de productos para conseguir, como pretende el plan estratégico, que podamos ser una empresa viable, que tengamos unos resultados equilibrados en el periodo 2021-2022. Todo eso nos permitirá estar en el mercado internacional perfectamente posicionados; nos permitirá estar en Europa; nos permitirá pensar en alianzas para hacer productos concretos con astilleros europeos, pero para eso necesitamos esta transformación, esta nueva Navantia que vamos a hacer con el plan estratégico. Nos posicionará, tanto por la carga de trabajo como por nuestra mejora en procesos, nuestra modernización y nuestro rejuvenecimiento, para estar en esta situación de mejor capacidad de competencia en estos mercados tan competitivos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 34

En cuanto a la valoración, el plan estratégico en su conjunto tiene una valoración que tiene en consideración lo que suponen las salidas, las entradas y las inversiones, pero el objetivo es, como acabo de decir, conseguir equilibrar los resultados en el plazo de los cuatro o cinco años de duración del plan, en el año 2021 o en el año 2022. Por tanto, entendemos que la compañía va a pasar a ser competitiva en ese plazo. Es una inversión en una transformación hacia la competitividad.

La transferencia de tecnología es el camino hacia el que se dirigen los países cuando quieren desarrollar su actividad industrial. Es una realidad. Nosotros aportaremos transferencia de tecnología donde nos lo pidan a través de personas procedentes del campo de la ingeniería de una máxima cualificación. Estamos haciendo transferencia de tecnología en Turquía, estamos ofertando transferencia de tecnología en Estados Unidos y ahí estamos cerrando el ciclo. Cuando nosotros empezamos a construir esos buques militares con alta tecnología, los hacíamos con la tecnología americana; eran ellos los que nos daban el diseño y nosotros fuimos aprendiendo e incorporando cada vez más su tecnología; ahora ellos nos llaman para que les diseñemos y aportemos nuestra tecnología a sus buques. La transferencia de tecnología en este mundo en que vivimos hoy es el camino a seguir. Por supuesto, tenemos que seguir teniendo construcción en nuestro país y lo que hagamos para la industria española y para los países que nos pidan construcción nacional se hará aquí, pero la transferencia de tecnología es una actividad complementaria e imprescindible para Navantia.

Señora Martínez, efectivamente estamos en un plan estratégico porque tenemos carga de trabajo. Realmente, partimos de un contexto difícil que nos ha llevado a una situación comprometida, pero con una carga de trabajo que nos permite abordar un plan estratégico que, como acabo de decir, nos va a llevar a ser una empresa competitiva. Respecto de la carga de trabajo que hemos comentado, entendemos que el buque de transporte para el Ejército de Tierra es adecuado para Puerto Real, pero, en cualquier caso, el reparto del trabajo que hacemos en los astilleros —y no sé si es lo que me preguntaba antes— es una especialización flexible teniendo en cuenta la función social que tiene una empresa pública como Navantia. Es decir, nosotros tenemos que ir especializando los astilleros para determinados productos con la necesaria flexibilidad para que todos los centros tengan la suficiente carga de trabajo. Así es como venimos haciéndolo y así es como venimos repartiendo las cargas de trabajo porque hay buques más adecuados para cada uno de los astilleros y los iremos adecuando con esa flexibilidad, con esa especialización flexible que les he comentado.

El negocio de reparación para nosotros es clave. Efectivamente, el astillero de Cádiz, no lo olvidemos, está situado en un lugar privilegiado. El negocio de reparación de los cruceros es creciente y lo vamos concretando y consolidando y, además, es una actividad en la que vamos a seguir avanzando. Lo completaremos con el apoyo al ciclo de vida que estamos haciendo básicamente en Australia y que realizamos como apoyo a la Armada de Estados Unidos.

Las industrias auxiliares son fundamentales para nosotros. Anteriormente he comentado que nuestro camino hacia la modernización, hacia el Astillero 4.0, no lo podemos hacer si no lo hacen con nosotros las industrias auxiliares. Estamos estudiando cómo hacer esa formación además de este plan vocacional, cómo nos acompañan en esta transformación, cómo se incluyen nuestros nuevos sistemas operativos de funcionamiento con nosotros para conseguir esa optimización de esa planificación integrada que va a ser el camino a conseguir esa eficiencia operativa que nos llevará a la reducción de costes, a aumentar márgenes y a reducir plazos de entrega.

La Naval de Sestao es un compromiso con SEPI; un compromiso, que no se han querido aplicar las garantías porque se está dando tiempo a que pueda haber una viabilidad para la empresa. En cualquier caso, en el momento en que se decidiera otra cosa, ese personal tendría el derecho de incorporarse a Navantia. Esto no es parte del plan estratégico, son unas circunstancias que esperamos que realmente el astillero pueda tener viabilidad y pueda seguir adelante.

El problema estructural del que habla creo que lo abordamos con el plan estratégico, realmente el segundo pilar que necesitamos es modernizar nuestros procesos, no solo digitalizarnos sino modernizar todos nuestros procesos, eso es fundamental, para ello va a ser muy importante también este rediseño de la plantilla que nos permita cambiar la cultura de la empresa, ir a procesos más eficientes y conseguir esa viabilidad que esperamos en el marco de la ejecución de este plan estratégico.

Hay una serie de preguntas a las que contestaremos por escrito.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 35

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sarriá.

Habrà una nueva intervención de los portavoces a los que yo les ruego que de verdad nos ajustemos a los dos minutos inicialmente previstos. En ausencia de la señora Díaz, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea el señor Rodríguez Rodríguez.

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

Muchas gracias por su comparecencia. Me referiré solamente a dos cosas en el breve tiempo que tenemos, por un lado con respecto a Navantia propiamente dicha y, por otro, con Iberdrola.

No tenemos ninguna duda de que los clientes estén contentos y de que haya buenas relaciones con Iberdrola, ¡faltaría! Lo que estamos poniendo en duda es que sí la cesión de terrenos e instalaciones a terceras empresas pone en cuestión la viabilidad práctica del astillero a futuro. O sea, nosotros hemos hablado abiertamente —y no voy a decir nada nuevo que no sepan— de una privatización encubierta que se vive en Navantia y que es bastante evidente en cosas como las que estamos viendo, que una tercera empresa privada dispone de sus instalaciones y de sus infraestructuras y también en un uso masivo de la externalización y de la subcontratación que ha llevado a movilizaciones, que ha llevado evidentemente a la precarización total y absoluta del empleo, que sí, que los empleos de Navantia son estables y de calidad, pero los de la matriz, donde nos encontramos con miles de trabajadores y además ya ha habido movilizaciones muy potentes, en concreto en la provincia de Cádiz al respecto, y creemos firmemente que esto pone en riesgo la viabilidad a futuro de la compañía, como digo, esta privatización encubierta tanto por lo que ocurre con Iberdrola, y la pregunta iba por ahí. Repito, no tenemos ninguna duda de que las relaciones comerciales sean buenas y que los clientes estén contentos, ¡faltaría!, con lo que tienen de suelo público y de infraestructuras públicas a su disposición. Iba un poco por ahí.

Y la segunda cuestión, al hilo de lo que comentaba la compañera, es que el proceso de privatización en 2006, esa separación de los astilleros militares por un lado y los civiles por otro, hizo que los astilleros civiles en la práctica desaparecieran y que solo queden los astilleros de La Naval en Sestao, que son fundamentales para el mantenimiento no solo del empleo en la margen izquierda, sino de la vida en toda la comarca. Como hemos comentado, usted sabe que hay 155 trabajadores de la plantilla que tienen carta de garantía en Navantia y esperemos que nunca tengan que ejecutarla; pero queríamos saber qué perspectivas hay de que un día lleguen 150 trabajadores y tengan que improvisar. Y sobre todo la más importante, que es la reivindicación de los trabajadores.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene que concluir.

El señor **RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ**: Termino ya.

Sabe que la reivindicación de los trabajadores es que se rescate el astillero, que se ponga dinero público para garantizar su supervivencia y queríamos saber si usted tiene información de qué papel puede jugar Navantia en todo esto.

Muchas gracias, señor presidente, por permitirme terminar la exposición.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rodríguez.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Teofila Martínez.

La señora **MARTÍNEZ SAIZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora presidenta, quiero empezar dejándole muy claro —por lo que le pueda servir— que nosotros, el Grupo Popular, somos los primeros defensores de que la carga de trabajo sea para todas las factorías de Navantia y por eso la gestión comercial tiene que ser muy importante, muy decidida y muy valiente, porque el mundo hoy en día está muy complicado y hay que ser muy valiente. Ya no tenemos el veto, ya no tenemos el problema del *tax lease*. Por tanto, no podemos abandonar la construcción civil. Tenemos que ir a todos los países y a todas las empresas donde sepamos que se va a solicitar construir *ferries*, cruceros, gaseros, petroleros porque hemos demostrado que también podemos construir petroleros después de veinte años, y estamos cumpliendo con los plazos. Tenemos que hacer como hacen los astilleros italianos, la construcción dual; tenemos que estar preparados para todo. Por eso la inversión en formación y la inversión en modernizar los astilleros españoles es tan importante no solo en la Bahía de Cádiz, sino también para construir los parques eólicos, porque ahora realmente hay dos o tres opciones de *joint venture* para ofrecer ese tipo de construcción. Nosotros creemos que Cádiz, en reparaciones, en la capital no debe bajar del 80 % de ocupación anual porque hemos demostrado que se puede hacer, pero ahí es muy importante que usted

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 36

consiga los contratos de sustitución en ese plan estratégico que el Gobierno anterior intentó, pero se encontró con que la resistencia de la Dirección de Recursos Humanos de Navantia fue muy importante.

¿Y por qué me refiero a los contratos de sustitución? Porque es muy importante transferir la experiencia de los responsables de determinadas áreas en reparaciones, porque, si no, no podremos competir en los tiempos, en la elaboración de facturas, etcétera, porque no va a dar tiempo de trasladar esa experiencia con esos contratos de sustitución. Tenemos que ser no muy competitivos no, sino muy agresivos a la hora de buscar esos contratos, porque Francia, sin ir más lejos, está dedicando uno de sus astilleros a reparaciones de gaseros. Y nosotros también tenemos que estar ahí muy agresivos a la hora de la comercialización. El astillero de Puerto Real quiere definición. El buque *ferry* del que hablaba usted y de cuya importancia todos somos muy conscientes porque es diseño netamente español, de Navantia y de los astilleros de Puerto Real, necesita ahora mismo 2 o 3 millones de euros para pasar de ese proyecto de diseño a proyecto de construcción...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Le ruego vaya concluyendo.

La señora **MARTÍNEZ SAIZ**: Voy terminando, señor presidente.

El Gobierno puede contratar desde Defensa ese barco. Hay que visibilizar más la potencia que tiene el área de Sistemas en San Fernando, hay que buscar que todo el mundo sepa que ahí hay un grupo de ingenieros y de ingenieras que son capaces de diseñar los sistemas más modernos y más competitivos. Desde el punto de vista comercial, no tenemos que abandonar Perú ni Colombia ni México ni Canadá ni Egipto. Finalmente, para ser competitivo y para exigir la máxima competitividad a las empresas auxiliares, dependemos de la mesa de contratación, que tiene que establecer procesos transparentes porque tenemos que ir a buscar lo mejor, lo más competitivo, a quienes entreguen los trabajos en el menor tiempo posible y bien hechos.

Señora presidenta, Podemos le ha pedido acceso a los contratos firmados, y yo espero que, después de pedirlo en 2006, después de más de diez años, podamos acceder a los contratos de los barcos que se hicieron con el Gobierno de Venezuela, porque la contestación que se nos dio por el Gobierno de entonces era que no podíamos acceder porque eran secretos según la ley venezolana.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Vasco, tiene la palabra doña Idoia Sagastizabal.

La señora **SAGASTIZABAL UNZETABARRENETXEA**: Gracias, presidente.

Me sumo a lo dicho por el diputado de Podemos en cuanto al tema de La Naval, de Sestao, un astillero que sí tiene tecnología para competir en el mercado debido a las inversiones privadas que se hicieron en su día. Creo que se debería contemplar ese escenario adverso en ese plan —que ojalá que no llegue—; debería preverse porque significaría también hablar de adecuar las competencias profesionales y personales a esa plantilla o a ese proceso de estrategia nuevo.

Estoy de acuerdo con lo que ha dicho, que una empresa tiene que explorar nuevos nichos de mercado para asegurar su viabilidad y para afianzarse, sobre todo a nivel internacional, pero también creo que deberíamos contemplar que aquí estamos hablando también de gobierno, que hay un sector naval privado al que, en este caso Navantia, le hace la competencia con dinero público. Esto habría que tenerlo en cuenta.

Nada más y muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Cano Leal.

El señor **CANO LEAL**: Muchas gracias, presidente.

Gracias, presidenta de Navantia, por las explicaciones. Estamos en una fase ahora de negociación y gestión y está todo en barbecho. Hacemos muchas preguntas y se nos contesta «es que estamos», «es que vamos», y quizá haría falta otra comparecencia dentro de poco para ver cómo se están plasmando las negociaciones o los acuerdos. Le insisto en el tema de la Sexta Flota, sí lo ve viable y sí ve que Navantia tiene capacidad para hacer frente a eso. También insisto en lo que me trasladó la representante del comité de empresa en cuanto a ese reparto de 4000 millones entre Ferrol y Cartagena, frente a los 200 millones de Cádiz, y a esa relegación a la que se refieren los representantes sindicales en la negociación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 37

del plan estratégico que sufren las unidades de la Bahía de Cádiz frente al resto de esos tres pilares, como le comenté antes. También le recuerdo el tema de la flexibilización de la jornada de trabajo, sí va a suponer un cambio respecto a la situación actual.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cano.

Tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor De la Encina Ortega.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Simplemente quiero reiterar el agradecimiento a la presidenta de Navantia por la comparecencia y el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista, al que me gustaría que se sumase el resto de los grupos parlamentarios, porque vivimos momentos delicados. Usted y su equipo acaban de empezar y se han encontrado con una situación muy crítica y con la necesidad, como ya le han pedido, de un plan estratégico, plan que se está negociando, y aprovecho para pedirles calma a las partes con el fin de no tensarlo más. También se han encontrado con un cambio de estructura organizativa, operativa y cultural de la plantilla, que es obligado, porque la situación económica —lo ha dejado claro también en la anterior comparecencia el presidente de SEPI— arrastra 1200 millones.

Por tanto, tiene por delante una tarea muy difícil, pero estamos convencidos en el Grupo Socialista de que la va a sacar adelante y que vamos a vivir, de nuevo, momentos de esplendor en nuestro sector. Todo eso sin olvidarnos de que el Reino Unido, del que no hemos hablado hoy porque tampoco hay tiempo, ya que es una primera comparecencia, sale como consecuencia del *brexít* y se abre para Navantia, también ahí, un horizonte, pues ocupará un espacio en la defensa europea naval. Y por qué no pensar que dentro de no muchos años, porque también era una quimera hace veinte, en tener un Airbus naval, como ya existe desde que se creó con las fusiones de las empresas española y europea el actual Airbus. Ahí tiene que estar Navantia, y para eso tiene que estar fortalecida —el presente que le han dejado no es muy halagüeño, a pesar de que algunas de las intervenciones se hayan puesto medalla—, para tener un futuro en Europa con una empresa europea naval, como creo que va a ocurrir en pocos años, donde Navantia ocupe un lugar predominante, manteniendo no solo el empleo sino con nuevas incorporaciones, que espero puedan cerrarse pronto con ese plan, o con esa nueva entrada de plantilla, y tengamos de nuevo en España una empresa de la que estemos todos no solo orgullosos, sino también satisfechos por el volumen de empleo que generan en las zonas de Cádiz, Ferrol y Cartagena.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor De la Encina.

Para terminar esta comparecencia, tiene la palabra la señora presidenta de Navantia.

La señora **PRESIDENTA DE NAVANTIA** (Sarriá Sopeña): Gracias.

Voy a intentar responder a las últimas cuestiones. Realmente no le había contestado a lo que supone no ya Iberdrola, sino el trabajo que hacemos en eólicas, en FENE, que lo hemos compatibilizado con bloques para el AOR, el buque logístico que botamos este mes y, evidentemente, es compatible. Nunca pondremos en cuestión la capacidad de un astillero por una actividad en concreto; siempre valoraremos las posibilidades que hay de ajustes, pero sí se han fabricado bloques durante este tiempo del barco que se bota este mes.

Lucharemos contra la precarización del empleo con este plan, y hacer la empresa viable es la forma más adecuada de conseguir un empleo estable; conseguir que todas las áreas *core* de la compañía estén ocupadas por personal directo, y que lo que se externalice sean las acciones que no sean propias o *core* de la misma.

En cuanto al tema de La Naval, creo que lo he contestado antes. Esperemos que tengan viabilidad, puedan salir hacia delante y, si no, evidentemente, el compromiso está ahí y estaremos preparados. Por supuesto, nuestras oportunidades comerciales van en todos los ámbitos posibles. Estamos explorando todas las posibilidades. Estamos visitando astilleros viendo opciones de construcciones militares que puedan adaptarse a nuestros astilleros, y no solo que seamos capaces de hacerlo, sino que lo hagamos con unos márgenes razonables, y esperemos que pronto podamos tener buenas noticias de alguna exploración comercial que estamos haciendo en ese sentido.

Por supuesto, las reparaciones son fundamentales para nosotros; lo es Cádiz; sabemos que la tasa de la reposición allí va a ser muy significativa, y lo haremos para que no perdamos de ninguna manera el conocimiento que ese personal tiene para seguir reparando los buques de la misma manera que lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 38

venimos haciendo hasta ahora. Esperemos que el buque de transporte de personal para el Ejército de Tierra se concrete cuanto antes. Nosotros seguimos trabajando en ello; estos programas tienen siempre sus plazos, además es un buque que yo creo que va a ser muy significativo, muy interesante y muy versátil, y esperemos que se concrete no muy tarde.

En cuanto al área de Sistemas de San Fernando, por supuesto; además, fueron los primeros con los que yo trabajé cuando estaba en otro ámbito y tienen un nivel tecnológico impresionante. Somos referentes en todo el mundo; somos integradores de sensores, en ello somos los mejores. Ahora tenemos capacidad, con este contrato de las corbetas, de integrar nuestros propios sistemas en un proyecto de exportación, y vamos a seguir apostando por ello sin ninguna duda.

En cuanto a nuestra actividad comercial, que de alguna manera también se ha puesto en duda y nos piden que sigamos avanzando, es clave para nosotros la actividad comercial en el exterior. Nuestra oficina de Australia nos ha generado contratos por 2400 millones. En Turquía estamos haciendo transferencia de tecnología construyendo allí dos buques anfibios. En India estamos en la fase final de un proyecto de buques anfibios, que también esperamos que en breve plazo se pueda conocer el resultado. En Noruega llevamos el ciclo de vida de las fragatas que construimos en su momento. O sea, que nuestras delegaciones comerciales tienen una concreción muy significativa. En Estados Unidos, además del mantenimiento de las DDG, estamos trabajando en el diseño de esta oferta de veinte fragatas. Realmente, tenemos una actividad comercial concreta en el ámbito internacional muy potente; pero, además, seguimos explorando nuevas oportunidades. En América Latina tenemos oportunidades; estamos trabajando, estamos explorando. Perú es un país interesante en estos momentos. En Canadá tenemos otras circunstancias, que no son exactamente las técnicas, a la hora de decisión de los contratos; no tenemos ahora mismo oportunidades, pero sí las tenemos en Estados Unidos, y sí las tendremos tanto en Asia como en América del sur. En el norte de África pueden surgir oportunidades alrededor del contrato de las corbetas. Seguiremos trabajando en ello tanto en exportación militar como en las oportunidades civiles que se puedan adecuar a nuestro mercado.

En cuanto a la Sexta Flota, nosotros sabemos que la Marina americana está muy contenta con nuestro trabajo en el mantenimiento de los buques que tienen en Rota, y además lo cuentan siempre que tienen ocasión. Con lo cual, sí se aumentara el número de barcos que tienen en Rota sería muy probable que nos hicieran una oferta en este sentido. Esto es todo lo que puedo decirle.

En cuanto al reparto de la carga de trabajo, ya he explicado que los criterios de reparto consisten en la especialización flexible. El Ministerio de Defensa nos pide una serie de productos que se reparten según las zonas, pero dicha actividad para el Ministerio de Defensa también se complementa con la actividad comercial, con la actividad civil o con la exportación. Nosotros tenemos que mirar la carga de trabajo de los astilleros teniendo en cuenta todo esto, que ahora mismo con el plan estratégico es bastante equilibrada. Respecto a los 4000 millones de Ferrol, todo esto habrá que desglosarlo después, porque gran parte del trabajo de las fragatas se hará en la fábrica de sistemas de San Fernando, los motores se harán en Cartagena, el submarino con el techo de gasto puede estar en ese orden y en la Bahía de Cádiz entre el contrato de las corbetas y el BAM-IS estaremos alrededor de los 5000 millones. Por tanto, el reparto es bastante equilibrado.

Las inversiones recogidas en el plan estratégico están equilibradas entre los centros de trabajo, porque son las que en estos momentos necesitamos para la modernización de los astilleros y la puesta en marcha del Astillero 4.0. No obstante, habrá inversiones singulares que podrá tener sentido abordar cuando se vayan desarrollando los programas, pero en este momento las que se recogen en el plan son equilibradas, y por supuesto lo será de la misma manera la carga de trabajo. Hay que tener cuidado a la hora de interpretar los números que se dan, porque si miramos solo las inversiones de Defensa puede parecer que se produzca un desequilibrio, por lo que hay que mirar el conjunto de la carga de trabajo con la actividad de exportación y con las oportunidades civiles.

Ya he hablado de la actividad comercial. En cuanto a la flexibilización, una parte de nuestra situación actual es que por los convenios por los que se rigen nuestros trabajadores no es posible ni siquiera moverse de un astillero cercano a otro para compensar las cargas de trabajo, que son tan cíclicas y con algunos valles dependiendo de los programas. Por tanto, no es posible ni siquiera mover a una persona de un astillero cercano a otro, tampoco dentro de un gremio a otro, lo cual da lugar a una gran subactividad. El cambio de la empresa tiene que apostar por flexibilizar esta cuestión, así como por abordar el tiempo por tiempo y conseguir que estos periodos de trabajo nos hagan ser más efectivos. Se trata de aspectos concretos que se tratarán en la negociación del convenio que espero poder trasladarles cuando lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 654

7 de noviembre de 2018

Pág. 39

tengamos cerrado. Por otra parte, seguiremos por supuesto estando en Europa, participando de todo lo que se esté moviendo alrededor de la industria de defensa europea, porque nos estamos preparando para ser una empresa competitiva y para poder abordar proyectos conjuntos con otros astilleros europeos.

Les agradezco mucho todas las cuestiones que me han planteado, así como su interés, y confío en su apoyo al plan estratégico que va a conseguir que esta empresa a la que tanto cariño tenemos los que estamos en la zona siga siendo un referente y una empresa competitiva y rentable.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sarriá Sopeña por su comparecencia.

Agradeciéndoles que no hayamos incurrido en la temida dilación de esta Comisión, se levanta la sesión.

Eran las tres y quince minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CO-654