



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1984

II Legislatura

Núm. 112

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSEP MARIA TRIGINER FERNANDEZ

Sesión celebrada el martes, 7 de febrero de 1984

Orden del día:

Comparecencias:

- Del ilustrísimo señor don Ignacio Fuejo, Secretario General de Turismo, para informar acerca de la política del Departamento sobre turismo y especialmente proyectos de futuros paradores gallegos dependientes de esa Secretaría de Estado, a solicitud del Grupo Parlamentario Popular.
- Del ilustrísimo señor don Ramón Yáñez Juez, Director de la Administración Turística española, para informar sobre el presente y futuro de la Red de Paradores y Hoteles de ATE y especialmente sobre el anunciado posible cierre del Parador Nacional de Portomarín (Lugo), a solicitud del Grupo Parlamentario Popular.
- Del Presidente del Instituto Nacional de Industria para informar sobre el PAIF y sobre política general del INI, y actitud ante los futuros planes de reconversión industrial y su especial incidencia en Galicia, en sus aspectos naval y energético, a solicitud de los Grupos Parlamentarios Socialista y Popular, respectivamente.

Se abre la sesión a las doce y quince minutos de la mañana.

El señor PRESIDENTE: Buenos días, señores Diputados. Antes de comenzar la sesión quisiera comunicar a SS. SS. que nuestro compañero y amigo Francisco Ramos Molins falleció el mes pasado por una grave dolencia pulmonar, concretamente por cáncer. Creo que tenía

la obligación de comunicárselo a ustedes y, por consiguiente, sugerir que en nombre de la Comisión hagamos llegar a los familiares nuestra condolencia. (*Asentimiento.*)

Tiene la palabra el señor Cascallana Canóniga.

El señor VICEPRESIDENTE (Cascallana Canóniga): Todos hemos tenido la oportunidad de conocer a un com-

pañero de Comisión excepcional. En su día planteamos la conveniencia de que todos los Grupos Parlamentarios enviasen a Paco Ramos el deseo de una pronta recuperación, que desgraciadamente no ha sido posible. Pero creo que es muy conveniente, como acaba de decir el Presidente, que conste en el acta de esta primera sesión después de su fallecimiento doloroso que todos los Grupos Parlamentarios sin distinción de ningún orden nos sumamos al dolor de su hija y familiares. El Grupo Popular cree que hay que admirar fundamentalmente en los hombres su sentido de la consecuencia, y Francisco Ramos, a través de su historial, demostró un serio y profundo espíritu democrático, a través de toda su vida personal y política, y, sobre todo, una consecuencia realmente admirable, y para nosotros resulta realmente satisfactorio poder sumarnos a su Grupo Parlamentario en el dolor que expresamos a su familia.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. Que conste en acta la condolencia de todos los Grupos para hacerla llegar a sus familiares.

— **COMPARECENCIA DEL ILMO. SR. DON IGNACIO FUEJO, SECRETARIO GENERAL DE TURISMO, PARA INFORMAR ACERCA DE LA POLÍTICA DEL DEPARTAMENTO SOBRE TURISMO Y ESPECIALMENTE PROYECTO DE FUTUROS PARADORES GALLEGOS DEPENDIENTES DE ESA SECRETARÍA DE ESTADO, A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR**

El señor PRESIDENTE: El orden del día de hoy, como ustedes saben, se refiere a la comparecencia del ilustrísimo señor don Ignacio Fuejo, Secretario General de Turismo, que está con nosotros para informar sobre la política del Departamento sobre turismo y especialmente proyecto de futuros paradores gallegos dependientes de esta Secretaría de Estado. Esta comparecencia fue requerida en su día por el Grupo Popular, como ustedes saben.

La tramitación de esta comparecencia se llevará a cabo de acuerdo con el artículo 44.4, y nos entenderemos, en todo caso, en lo que se refiere a una interpretación más flexible, al artículo 203.

Por consiguiente, tras la primera intervención del señor don Ignacio Fuejo, daremos cinco minutos de descanso para que los Grupos puedan preparar sus preguntas, las cuales serán contestadas por el señor Fuejo, en todo caso; y si hubiese tiempo material podríamos abrir un nuevo turno para clarificar más los aspectos que hubieran quedado «colgados» por uno u otro motivo.

Quisiera recordar, no obstante, a SS. SS. que no se trata de un debate, sino simplemente de una sesión informativa y, por consiguiente, agradecería que no hubiese polémica entre los Grupos sobre las cuestiones que puedan surgir bajo el punto de vista informativo.

Tiene la palabra el ilustrísimo señor don Ignacio Fuejo.

El señor SECRETARIO GENERAL DE TURISMO (Fuejo Lago): El tema para el que se ha solicitado mi

presencia está enunciado; es la política de la Secretaría General de Turismo y más concretamente referida a los paradores de turismo.

He solicitado de la Presidencia que autorizara la presencia en la Mesa del Director General de la Red de Paradores del Organismo Autónomo Administración Turística Española, porque a continuación estaba también convocado; probablemente, las dos intervenciones puedan unirse, y su presencia aquí también permita ahorrar tiempo a sus señorías.

La política de turismo del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones es relativamente sencilla, porque es un sector que ha soportado muy bien la crisis económica, que está bastante saneado, y que, además de soportar durante diez años los embates de la crisis, lleva ya concretamente tres años de resultados muy favorables. La política, por tanto, no debe referirse a reformas importantes en el sector, que, como digo, marcha bien, sino a rectificaciones más bien de detalle.

Nos encontramos, además, en un momento —el año 1983 ha sido un año de transición— en el que gran parte de las competencias del Estado, del Gobierno de la nación, se han transferido a las Comunidades Autónomas.

Para encuadrar verdaderamente el tema, yo distinguiría entre aquellas competencias de promoción y aquellas otras que los antiguos tratadistas llamarían de policía. Aunque no coincidan exactamente las competencias del Estado y las de las Comunidades Autónomas con esta dicotomía, sí ha sido cierto que el Estado ha dedicado unas cantidades bastante importantes y crecientes a la promoción, fundamentalmente a la promoción exterior. Interpretamos que la Constitución, cuando se refiere a comercio exterior, está incluyendo también —de la misma manera que incluye las transacciones invisibles, transferencias de tecnología, etcétera— las exportaciones de servicios. Y pensamos que el turismo exterior no es otra cosa que una exportación de servicios. Así pues, el campo de la promoción exterior continúa siendo una competencia específica del Gobierno de la nación. Y, sin embargo, la labor de policía, la labor de ordenación, de vigilancia, inspección, etcétera, ha sido la que en mayor medida ha sido transferida a las Comunidades Autónomas, en términos generales. Conforme al artículo 148 de la Constitución, se han transferido «la promoción y ordenación del turismo en su ámbito territorial». Esto ha sido ya verificado. Me parece que sólo falta por publicar en el Boletín tres decretos relativos a transferencias del turismo, que están a punto de publicarse.

Por tanto, durante el año 1983 hemos tenido un primer cometido, que es efectuar las transferencias debidas a las Comunidades Autónomas. Y ya enfocamos el año 1984 como un año en el que tenemos que mantener la marcha de las competencias que son propias del Estado y que juzgamos que se deben desarrollar en los dos puntos que he dicho: en mucha mayor medida, en la promoción, y en menor medida, en la ordenación.

En la ordenación pensamos nosotros que al Estado le deben corresponder las tareas de coordinación, no por que pretenda asumir competencias que han sido transfe-

ridas o pretenda resistirse a esas transferencias sino porque, en una interpretación que pensamos que es de sentido común, la ordenación del turismo, aunque corresponda a cada una de las Comunidades Autónomas, no debe desembocar en una ordenación disgregadora del mercado del turismo en general sino que la ordenación del turismo debe hacerse de forma coherente, de manera que las peculiaridades de cada una de las regiones se reflejen en la medida, sólo en la medida necesaria, en la ordenación: que se siga manteniendo una clasificación hotelera homogénea; que no haya grandes discrepancias entre la clasificación de unas Comunidades Autónomas a otras; que haya unas líneas generales también homogéneas en cuanto, por ejemplo, a las Agencias de Viajes o regulación de Campings o apartamentos.

Está claro que las Comunidades Autónomas van a tener capacidad, la tienen ya, para regular esas peculiaridades, pero pensamos que es responsabilidad del Estado llevar a cabo una coordinación para lograr que se mantenga una homogeneidad que sería muy provechosa en términos de mercado. En todo caso, de no alcanzarse, resultaría una situación desorientadora para la clientela.

Desde el punto de vista de la promoción, la acción del Estado es más intensa porque le corresponde en gran medida mantener la promoción, fundamentalmente la promoción exterior. Y en ese sentido debo señalar que el año 1983 ha sido un año en el que moderadamente se ha mantenido el incremento de turistas que se había venido produciendo en los años anteriores. Se ha producido aquí un fenómeno que, en general, se suele entender mal porque los medios de comunicación no suelen distinguir bien entre visitantes, que son las cifras que las estimaciones de fronteras nos dan directamente cada mes, y turistas propiamente dichos. Esta distinción procede de los organismos internacionales y viene a definir como turista aquél que permanece en el país durante más de veinticuatro horas y como visitante el que está en el país menos de veinticuatro horas. La distinción tiene repercusiones económicas evidentes porque, evidentemente también, tiene mayor importancia económica el turista que el mero visitante; el visitante también la tiene y, por eso, se siguen proporcionando cifras procurando distinguir lo que antes no siempre se distinguía. En ese sentido, podemos observar que la cifra de visitantes ha decrecido este año y la de turistas, sin embargo, se ha incrementado moderadamente, calculamos que en un 1,1 por ciento.

Nuestra política, por tanto, va a ser el mantenimiento del turismo exterior. Ello nos es esencial porque tenemos una oferta turística dirigida fundamentalmente a este tipo de turismo y su baja sería de consecuencias negativas para el sector.

Referido al turismo interior, al turismo que hacen los españoles en su propio país y también al turismo en otro sentido, el que se dirige no sólo a las zonas periféricas de sol y de playa, sino también a las zonas del interior, ahí, sin embargo, sí que tenemos que hacer un trabajo más intenso y un trabajo que en cierta medida va a ser nuevo; un trabajo que además tenemos que compartir con las Comunidades Autónomas, que están, como es natural,

muy interesadas en promover el turismo hacia sus propias regiones, proceda de donde proceda. Esta va a ser, por tanto, nuestra labor.

En términos presupuestarios, hemos logrado, en un Presupuesto que está marcado por el signo de la austeridad, un incremento sustancial de las cantidades que están dedicadas a la promoción, incremento que ha sido del orden del 36 por ciento. Este porcentaje, en términos reales, es un incremento ligeramente inferior porque, como gran parte de esa promoción hay que hacerla en el exterior y su pago se verifica también en gran medida en dólares, está claro que la baja de la peseta respecto al dólar influye negativamente en cada peseta invertida en promoción exterior y no tiene el mismo rendimiento que hubiera tenido en años anteriores; pero, a pesar de todo, estimamos que el crecimiento es importante.

En líneas generales y ya referido al turismo interior, hemos llevado a cabo alguna experiencia que yo quisiera señalar, porque es nueva y porque los resultados, aunque no se verán hasta el final de la temporada baja, según las noticias que venimos recibiendo, son bastante positivos. Se trata del turismo sectorial, por el tipo de población al que se dirige. Hemos hecho una promoción especial para el turismo de la tercera edad que, entiéndase bien, no es una promoción asistencial, sino una promoción cuyos protagonistas fundamentales van a ser las empresas privadas. Estimamos que si la empresa privada no va a tener beneficios económicos con esta promoción, la misma no tiene futuro; es decir, que hemos animado a las empresas privadas, fundamentalmente agencias de viaje y «tour» operadores españoles, a que ofrezcan paquetes interesantes en época baja, dirigidos fundamentalmente a la tercera edad y nosotros, la Secretaría General de Turismo, hemos asumido el coste de la publicidad y el coste de la promoción, plasmada fundamentalmente en un folleto, habiendo invertido la Secretaría General de Turismo, entre la publicidad y el folleto, del orden de los 50 millones de pesetas.

Esto es una experiencia piloto y ha tenido una repercusión en el exterior, aunque no iba dirigida al turista exterior por lo que hemos podido comprobar en las jornadas turísticas de la tercera edad, que se han celebrado en Catania.

Grandes sectores de jubilados extranjeros están enormemente interesados en dirigirse a España para pasar parte de su invierno. Se entiende perfectamente esta tendencia, porque la capacidad adquisitiva, como es natural, de estos sectores en países más desarrollados que el nuestro, es mayor que la de nuestros jubilados. Y uno de los organizadores nos decía, porque estamos en contacto con las entidades de jubilados extranjeros, que, por ejemplo, en Suecia o en Dinamarca representan a unos 400.000 afiliados, potenciales clientes nuestros en esta época baja, que a un sueco calentar su casa durante un mes de su invierno, de sus largos días de invierno le cuesta lo mismo que mantenerse y vivir en España durante ese mes, sencillamente con el coste de la calefacción. Pensamos que esto es un futuro para nuestro turismo de invierno, que es necesario fomentar.

En líneas generales, creo que esto puede ser suficiente y ahora, únicamente, me queda referirme a un aspecto más de las competencias del turismo de la Administración Central del Estado: me refiero a los paradores.

La red de paradores hay que contemplarla desde su nacimiento, hace más de cincuenta años, y como una realidad espléndida de hoy. Está claro que la red de paradores no cumple hoy la misma finalidad que cumplió en su iniciación, en que tenía la fundamental de suplir las insuficiencias de la oferta de la iniciativa privada en aquellos sitios donde existía un potencial turismo. Ese papel lo ha cumplido perfectamente y con el tiempo la oferta hotelera española es ya inmensa, de manera que la oferta pública de camas, de plazas hoteleras, es prácticamente insignificante, frente a la oferta privada y, por tanto, tiene mucho más un carácter simbólico, un carácter promocional.

La oferta unida —y me refiero ahora a la que es directamente competencia de la Secretaría General de Turismo, que es la red de paradores, sumada a un ente que no es competencia directa, porque ENTURSA, que es la otra gran cadena del Estado, está en el INI— es mínima, es del orden de 14.000 plazas, frente al más de un millón de plazas hoteleras y extrahoteleras que presenta España. Sin embargo, sí tiene una importancia desde el punto de vista simbólico y, sobre todo, desde el punto de vista promocional. Es el gran escaparate donde podemos exhibir lo más característico de nuestra oferta hotelera. Es una cadena única en el mundo por el número de establecimientos, que se acercan a los noventa, y por las características de estos establecimientos que, como saben SS. SS., están emplazados en castillos, monasterios, conventos, etcétera. Tiene un prestigio internacional y nuestra política respecto al área de paradores se puede resumir en dos afirmaciones: primera, la red de paradores debe ofrecer al cliente la máxima calidad, una oferta perfectamente diferenciada. Segunda, la red de paradores debe estar gestionada de manera que al ciudadano español, al que se le pide que subvencione esa red de paradores, se le explique perfectamente por qué se necesita esa subvención, para lo cual hay que demostrar cada año que realmente es necesaria esa subvención y procurar una racionalización y una mejora de la gestión, para que llegue el momento en que esa subvención no sea necesaria.

A estos dos objetivos va dirigida la política de la Secretaría General de Turismo respecto a la red. No aumentar el número de establecimientos de la misma, que pensamos que es más que suficiente y que cubre actualmente su objetivo; lo cual no quiere decir que en un momento determinado, con un determinado planteamiento de escasez de plazas y en un determinado sitio, una oportunidad específica nos lleve a plantear el nacimiento de un establecimiento; por el momento, no se plantea. Y una rigurosidad en la gestión, de la que quizá después pueda hablar el Director general de la red con mayor detalle.

Únicamente puedo adelantar que la subvención que se estimó necesaria para los años anteriores, del orden de 650 millones de pesetas, para el ejercicio de 1984 se ha

disminuido a 317 millones de pesetas, y que los resultados en el año 1983, después de haber alcanzado el año 1981 y el 1982 un déficit del orden de los 850 millones de pesetas, van a ser en el año 1983 del orden de los 450 millones de pesetas, que quizá con más detalle lo explique después el Director de la red.

Pero en este esquema de política, creo que se puede contemplar a continuación —si SS. SS. lo precisan— con mayor detalle la política no de cierre de paradores, porque no hay una política de cierre sino una política que debe llevar a cabo toda empresa, y la red de paradores lo es en el sentido económico, aun cuando en el sentido jurídico sea un organismo autónomo del Estado, y una empresa no puede contemplar como rígida, como permanente y eterna la oferta que proporciona a la clientela en el caso de una cadena hotelera como lo es la red de paradores, peculiar si se quiere, pero cadena hotelera, ni la permanencia eterna y para siempre de todos y cada uno de sus establecimientos.

Me ofrezco a contestar a las preguntas —espero que pueda contestar a todas— que se me formulen para aclarar en mayor medida el tema de hoy.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fuejo. Vamos a conceder cinco minutos para preparar las preguntas. Escuetamente cinco minutos.

El señor TRILLO Y LOPEZMANCISIDOR: No hace falta, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Entonces, si los Grupos Parlamentarios lo creen conveniente, podemos iniciar las preguntas. (*Asentimiento.*)

Vamos a empezar con la intervención del Grupo Popular. ¿Qué Diputados quieren intervenir? (*Pausa.*) Señores Trillo y Romay.

Si el señor Trillo quiere empezar, tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZMANCISIDOR: Agradecer, en primer lugar, la presencia entre nosotros del Secretario general de Turismo, señor Fuejo, y agradecer sus explicaciones.

Tratando de centrarme un poquito en lo que ha dicho, me ha chocado que tenga como un objetivo casi prioritario el mantenimiento del turismo exterior; me ha chocado porque precisamente, con motivo de la diferencia de precio entre el dólar y la peseta, podría ser un momento oportuno para incrementar ese turismo exterior, salvo que otro tipo de costes que pueda existir en nuestra oferta turística descompensara esa diferencia de valor entre la peseta y el resto de las divisas extranjeras.

En cuanto a paradores, yo lamento estar sólo a medias de acuerdo con el señor Secretario general de Turismo, porque realmente si es verdad que en su día los paradores se crearon como un efecto detonante, como un posible detonante para formar una oferta turística en España, la verdad es que también, y siguiendo uno de los objetivos que el propio Secretario de Estado marcaba, que es el de ofrecer la máxima calidad en los paradores,

los paradores siempre han sido una especie de escuela permanente de enseñanza hotelera, de escuela permanente de restauración en las zonas donde eso no existía, de escuela de camareras, de escuela de «maitres», de escuela de cocineros, y a mí por lo menos, ya que el tema lo he conocido un poco de cerca, me está dando la sensación de que quizá sea en estos primeros tiempos, pero de alguna manera la oferta hotelera española, que no está en la red de paradores, está teniendo una cierta degeneración en lo que vendríamos a llamar servicios. No podemos decir sinceramente que se está sirviendo mejor hoy en aquellos establecimientos hoteleros que dependen de la Dirección General de Empresas y Actividades Turísticas, y muy concretamente en los paradores de turismo y hoteles de la Empresa Nacional de Turismo, no podemos decir que se está sirviendo hoy mejor —quizá también por problemas laborales, problemas sindicales, etcétera— que en los propios hoteles españoles, salvo excepciones. La sensación que tiene un turista del turismo interior, como puedo ser yo, es que hay una cierta degeneración en el tema de los servicios, hay una cierta degeneración en el tema de mantenimiento, y esto me lleva de la mano a hacer una pregunta al señor Secretario general de Turismo que a mí me preocupa.

El crédito turístico que se inició en el año 1960 realmente ayudó a formar esa oferta de cerca del millón de camas hoteleras que tenemos hoy. Como sabe el señor Secretario general, un hotel cada ocho años, no más, cada doce como límite, debe de ser renovado en sus instalaciones, y preguntaría, ¿qué tiene previsto la Secretaría General de Turismo respecto a un nuevo crédito hotelero para renovación de instalaciones, supuesto que tenga la tranquilidad suficiente de que los anteriores créditos hoteleros se vienen pagando con regularidad, de tal manera que el Estado, léase el Banco de Crédito Hipotecario, no se esté haciendo propietario —valga la palabra— de un montón de hoteles cuyos dueños no cumplen con los compromisos de vencimiento de pagos?

Dicho esto dejo la palabra a los dos Diputados que me van a seguir; entiendo que centrarán más las preguntas en el tema estrictamente gallego.

El señor PRESIDENTE: El señor Cascallana tiene la palabra.

El señor CASCALLANA CANONIGA: Mi pregunta a don Ignacio Fuejo es puntual y es un poco la puerta de entrada en Galicia. Me refiero al Parador de Villafranca del Bierzo, que aunque sí es cierto que no se tienen pérdidas en algunos meses concretos de cada año, oscilando entre los nueve y los doce millones de pesetas, han corrido determinados rumores en torno a un cierre parcial o a un posible cierre. A este Diputado y a nuestro Grupo nos interesaría conocer cuál es la filosofía y la política de la Secretaría General de Turismo en torno concretamente a este parador específico, que es la entrada hacia Galicia por uno de los puertos más difíciles y que hacen más conflictivo y más complicados los accesos a Galicia. Me estoy refiriendo al puerto de Piedrafita que, como usted

sabe, no se encuentra totalmente practicable y durante el invierno plantea muy serios problemas en cuanto a poder acceder, sobre todo en las horas nocturnas.

Por otra parte estimo, y estima la propia Administración, supongo, que en cuanto se produzca la apertura de la carretera de comunicación del resto de España a través del Bierzo con la provincia de Orense, este propio parador tendrá bastante más vida que la que ha tenido hasta ahora.

Estimo también, o estimamos, que realmente es precisa una política de democratización o popularización de los paradores de turismo, porque la relación calidad-precio entiendo que es lo suficientemente importante como para que no se piense que los paradores son una especie de centros de parada, de fonda, de hoteles o de restaurantes, que por el prestigio que han tenido se consideran quizá por los usuarios demasiado caros.

Entendemos que es necesaria, en cuanto a política general, una publicidad genérica en donde se despierte a los que utilizamos con frecuencia cada vez mayor la carretera, que la relación calidad-precio en los paradores de turismo es suficientemente importante como para que se popularicen bastante más de lo que están.

Esa es, en definitiva, mi pregunta específica y concreta. Primero, sobre la política general, que estimo que es muy importante en cuanto al tema de la popularización de los paradores, y concretamente sobre la filosofía o política de la Secretaría General de Turismo en torno al parador de Villafranca del Bierzo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Cascallana. Don Antonio Carro tiene la palabra.

El señor CARRO MARTINEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

También por mi parte quisiera agradecer la intervención del señor Fuejo, esa información que nos ha dado sobre la situación del mercado del turismo en España, y quisiera resaltar que no es mera casualidad que seamos un grupo de Diputados gallegos los que estamos hoy aquí fundamentalmente haciendo preguntas sobre cuestiones turísticas de Galicia, porque nos alarma el problema de su tratamiento adecuado por parte del Gobierno central en orden a sus problemas turísticos.

Dicho esto, a mí me interesa hacer una pregunta muy concreta en relación con otro parador, un parador de la provincia que me honro en representar, Lugo: se trata del parador de Portomarín, que ha sido objeto de una serie de noticias en estos últimos meses que concretamente se centran en su inmediato cierre, su posible cierre, su clausura. A este respecto he tenido la oportunidad de formular una pregunta al Gobierno con fecha 2 de diciembre, que ha sido respondida en sentido muy desalentador en 16 de enero de este año, hace escasos días.

El señor Secretario General de Turismo nos ha hecho una explicación de cuál es la política en materia de paradores, nos ha dicho que en primer lugar realizan una función de oferta, quizá no tan necesaria como fue origi-

nariamente una función de promoción y también tienen un cierto carácter simbólico. Quiero decir que este parador de Portomarín desempeña las tres condiciones: la oferta, porque en la provincia de Lugo no existe ese excedente de oferta que existe en otras provincias de España, porque Lugo es una provincia muy infradotada en plazas hoteleras, y consiguientemente la función de oferta aún sigue siendo interesante en la provincia; una función de promoción, porque Lugo sigue siendo muy deficitario en el aspecto turístico; y la simbólica, que no me hubiera atrevido a citar, pero el señor Secretario de Estado lo ha hecho, creo que en una provincia muy deficitaria como es Lugo tiene también su interés.

Por otra parte, el parador ofrece calidad. No dudo de que los resultados son negativos, así lo ha afirmado la Administración, pero también es esperanzador ver que los resultados del año 1983 son de sólo 450 millones de pesetas de déficit, y digo sólo porque son pocos en comparación con los ochocientos y pico millones que se venían arrastrando de ejercicios anteriores. Consiguientemente, tampoco parece que desde el punto de vista económico exista premura para cerrar un parador que, según la contestación que se me ha dado, las pérdidas que ocasiona han sido de trece millones en el último año. Tampoco son de una importancia tan decisiva como para que puedan determinar su cierre inmediato.

Yo quiero añadir a esto que hay un estudio de viabilidad del parador, de una serie de inversiones que en cuanto a la contestación que se me hace por parte del Gobierno, ascienden a 72 millones de pesetas. Creo que es una inversión muy inferior a estos 72 millones de pesetas, y en todo caso en una localidad tan pobre, con unos recursos económicos tan pequeños como es Portomarín, el cierre de su principal industria local, que es precisamente la del parador, supondría un colapso económico fundamental. Ciertamente que se dice que sus empleados se les van a ofrecer nuevas colocaciones, pero son en lugares distantes y distintos. Consiguientemente, esta no es una solución para una población rural muy afincada al terreno en que está viviendo.

Yo entiendo que aquí puede haber muy diversas soluciones. El artículo 148 de la Constitución transfiere a las Comunidades Autónomas muchas competencias; ésta podría ser una de las competencias transferidas. Si el Estado no pudiera gestionar este parador, podría transferirse a la Comunidad Autónoma, como toda la red de paradores gallegos.

En todo caso, yo rogaría a los señores representantes de la Administración que, en este momento, antes de tomar una decisión no precipitada, pero sí drástica, como es el cierre, traten de agotar las muchas posibilidades que hay para que este impacto negativo que podría suponer el cierre de este parador no se produjera.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Carro. El señor Romay tiene la palabra.

El señor ROMAY BECCARIA: Muchas gracias, señor Presidente. Gracias también de mi parte al señor Secre-

tario General de Turismo por su exposición breve y clara; las dos cosas son de agradecer. Y al hilo de su exposición sobre las competencias del Estado y sus funciones coordinadoras, querría expresar una preocupación: no veo claros esos títulos competenciales del Estado para seguir interviniendo en la ordenación de las materias turísticas. La competencia para la promoción y la ordenación del turismo interior al menos es de las Comunidades Autónomas. No veo el título competencial del Estado para seguir asumiendo funciones en esa materia.

En cuanto a las ideas que se nos han expuesto, llenas de buena voluntad, en orden a la coordinación y las iniciativas de las regiones en este campo, a mí me parece que de alguna manera se olvida que la Constitución, como lo recuerda muy bien la sentencia del Tribunal Constitucional en relación con la LOAPA, ya ha tenido la preocupación por la unidad de acción que quiere preservar...

El señor PRESIDENTE: Señor Romay, le agradecería que no hubiese un debate sobre las competencias, que, además, aquí no podemos dirimir sobre si corresponden a la Comunidad Autónoma o al Estado. Le agradeceré que hiciera usted su pregunta o en todo caso comentara la intervención del señor Secretario general.

El señor ROMAY BECCARIA: De acuerdo, señor Presidente. Voy a tratar de hacerlo. Sobre esta preocupación del título competencial, creo en todo caso que la coordinación es buena. Nosotros no somos partidarios de confrontación, sino de coordinación, pero entiendo que eso pasa por una acción de aunar voluntades de las Comunidades Autónomas más que de adoptar medidas impositivas desde el Estado. Este es el sentido de mi intervención. Esta misma preocupación la remito también a la acción exterior y ahí quizá las cosas se invierten. El título competencial es preferentemente estatal, pero yo le pediría al Estado, en este caso, que en razón del interés que tienen las Comunidades Autónomas con la acción que el Estado va a desarrollar y que repercute en todas ellas, cuente más con las Comunidades Autónomas.

Sobre el tema de los paradores —ya se ha hablado de ello—, creo que también es una materia transferible y podría ganar más la gestión descentralizada. En este punto querría también saber si hay algunas previsiones sobre ello.

En relación con otro tema, me gustaría saber también qué acciones, si hay alguna, están previstas para facilitar e incrementar el flujo de visitantes en las zonas fronterizas, en razón del especial interés que tiene este tipo de visitantes como potenciales compradores de los establecimientos comerciales en esas comarcas; sin duda, constituyen una fuente de riqueza para esas zonas y creo que es un tipo de turismo que valdría la pena estimular.

Por último, me gustaría saber qué previsiones tiene la Administración, la Secretaría General, sobre su propia estructura y su propio organigrama, porque aquí se nos ha dicho, con toda razón, la gran cantidad de materias que han sido transferidas. Estamos viendo que todavía

algunas más lo podrían ser. Quizá esto tendría que tener el natural reflejo en la estructura organizativa de la Secretaría General, pensada, sin duda, para circunstancias en que sus competencias eran ciertamente mucho mayores.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Romay.

Vamos ahora a iniciar el turno de intervenciones por los Grupos Parlamentarios. Por el Grupo Mixto, el señor Fernández Inganzo tiene la palabra.

El señor FERNANDEZ INGANZO: Gracias, señor Presidente, y gracias al ilustrísimo señor Secretario general de Turismo.

Creo que la información que nos ha dado viene a confirmar que este sector turístico no está afectado, al menos seriamente, por la crisis y que está obteniendo óptimos resultados. Sin embargo, registrando y celebrando eso, no cabe duda de que se constata, a través de la propia información, que no contribuye a paliar la situación de crisis que otros sectores generan en nuestro país; no solamente no contribuye a esto, sino que está produciendo también paro y sus ingresos no revierten en las zonas turísticas fundamentales.

Yo me temo —es una simple observación— que hayamos disminuido la calidad de nuestra oferta. Quisiera que el señor Director general me aclarase esta cuestión. Yo me temo también que esa falta de generación de empleo en un sector que no está en crisis, esté propiciada, en alguna medida, por el Decreto de Ordenación Hotelera promulgado por el Gobierno. Creo que este Decreto contribuye, de alguna forma, a deteriorar la calidad del servicio, puesto que no contribuye —valga la redundancia—, dentro de los requisitos mínimos exigibles, a abrir un establecimiento de una determinada categoría, no concreta el número de integrantes de la plantilla de personal, no exige aspectos que diversificarían la oferta, como, por ejemplo, el comedor en los hoteles, no regula la seguridad e higiene en los establecimientos.

¿No cree el señor Director general de Turismo que no existe suficiente preocupación frente al evidente deterioro en calidad del servicio y profesionalidad del turismo llevado a cabo por las grandes cadenas, que también están determinando reducción de plantillas, destrucción de grupos profesionales, etcétera?

También llama la atención que no solamente se produce la no participación de esta área privada en la solución de las secuelas de la crisis en otros sectores del país, sino que la red de paradores del régimen autónomo contribuye grandemente a agravar esta situación. También se habla de paradores cerrados o próximos a cerrar, como Portomarín, Ojén, Pajares; en Asturias, etcétera.

¿Qué política piensa seguir que aborde estos problemas en concreto? ¿No cree conveniente suspender el Decreto de Ordenación Hotelera? ¿Qué se piensa hacer en relación al futuro de la cadena hotelera de Rumasa?

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Fernández Inganzo.

Por el Grupo Centrista, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Gracias, señor Presidente. Gracias al Secretario general de Turismo, señor Fuejo, por su comparecencia en la Comisión.

En mi primer turno de preguntas, me voy a limitar a aspectos más generales de la exposición sobre la política de turismo, por entender que el Director general de la ATE tendrá una intervención posterior sobre el tema de paradores y, por tanto, no voy a insistir tanto por ahora en dicho tema.

Mi pregunta, señor Fuejo, es respecto a los temas que se están planteando, derivados de las transferencias del año 1983. El planteamiento de política que usted ha hecho para 1984 va a estar basado fundamentalmente, según he entendido, en la promoción sobre todo exterior del turismo, para lo cual ha dicho que cuenta con un incremento del 36 por ciento del Presupuesto. Mi pregunta es si en el tema de la promoción exterior va a haber una coordinación o una indicación a las respectivas Consejerías o direcciones de las Comunidades Autónomas para evitar una anomalía, un cierto anarquismo que puede darse en la competitividad de Comunidades Autónomas, en determinados territorios europeos o extraeuropeos, por la captación de turismo.

En segundo lugar, si en los problemas de ordenación del turismo, materia transferida a las Comunidades Autónomas, entiende el señor Secretario general que se viene dando un cierto deterioro de la calidad de los servicios que se están ofertando, en la medida en que esta ordenación, sin una indicación o directriz de exigencias, de rigor de calidad en la ordenación del turismo, está fallando. Y si respecto a ello tiene su Departamento, su Secretaría General, el proyecto de dictar alguna disposición del rango que sea, da Ley, de Decreto, etcétera, que centre —vamos a emplear esta palabra— y clarifique estos temas de coordinación, para los cuales no existe en este momento un específico instrumento jurídico.

La segunda pregunta, señor Secretario general, es si la estructura de la Administración turística española, su Secretaría General, está obteniendo —es una pregunta de prospección— algún sentido positivo, beneficioso, de rentabilidad por el hecho de que esté en Madrid la sede de la Organización Mundial del Turismo; si a esto se le está sacando un provecho. Qué juicio le merece, señor Fuejo, esta situación —la favorable teóricamente coyuntura—, si nos beneficia o no en amplio sentido competitivo con los demás países miembros de esta Organización Mundial del Turismo, ya que algunos países del área europea son fuertemente competitivos con España.

En tercer lugar, respecto a la política —ha puesto el señor Fuejo el ejemplo del turismo de la tercera edad— para ofertar paquetes a «tours operators», operadores turísticos o agencias de viajes, si contempla esta política una racionalización del transporte de este turismo. El señor Secretario general es consciente de que los paquetes de oferta turística son movidos fundamentalmente por empresas «charter». Sin embargo, al analizar el mo-

vimiento de viajeros turistas en España, vía «charter», que es la fundamental, se puede decir que prácticamente el que viaja en «charter» es el turista, mientras que los vuelos comerciales son sencillamente desplazamientos de personas por asuntos diversos, profesionales, etcétera, intercontinentales o internacionales. Pregunto si esto se puede racionalizar, porque la oferta española de plazas de turistas es fundamentalmente transportada, en cifras muy altas, por los «tours operators» y por esquemas y banderas aéreas que no son precisamente de las compañías «charter» españolas.

Cuarta pregunta. A la vista del tremendo desequilibrio de cotización que se está produciendo entre la peseta y el dólar, en esta promoción exterior, señor Fuejo, se hace o no un orden de prioridades de captación de turismo selectivo, dado que, por ejemplo, en estos momentos, la cotización del dólar se ha aproximado a eso que era antes una distancia muy insalvable para atraer a España turista norteamericanos, o la cotización del dólar en relación a la peseta se puede decir que se ha aproximado, tanto en tarifa aérea como en pago de la oferta de servicios turísticos, en relación a otros países con moneda que no está sometida a esta diferencia con la peseta y si se va a hacer, por tanto —entienda, señor Secretario general, la pregunta—, una promoción exterior más concentrada en captar este tipo de turistas normalmente de más alto poder adquisitivo por la facilidad del cambio de divisas; si hay prioridades en la oferta o no.

En quinto lugar, señor Secretario general, se viene observando que, en la titularidad de la industria hotelera española, la penetración de las multinacionales es muy evidente. ¿Hay algún criterio por parte de su Secretaría General, o del Departamento a este respecto, para favorecer la penetración, que cada día va adquiriendo hoteles más significativos? Podríamos recordar en este momento la actuación de la cadena Sheraton, sobre uno de los mejores hoteles españoles, el Salinas de Lanzarote. Quisiera saber si esto se va a favorecer, y si es debido a que la demanda de capital español para la adquisición de industrias hoteleras está fallando, o es que el capital español no tiene ningún incentivo para ir a la adquisición de estos hoteles, y por esta razón hay una penetración de las multinaciones hoteleras internacionales, o si se están dando facilidades a las multinacionales hoteleras, sobre todo en la compra de hoteles de categoría máxima.

Mi última pregunta, señor Fuejo, es si usted entiende que en el momento de entrar en este nuevo planteamiento de la política turística española es racional que exista dentro de la Administración del Estado, por supuesto también en las competencias transferidas a las Comunidades Autónomas, una empresa como ATE, Administración Turística Española, y su red de paradores, y en un organismo como el INI, la empresa Entursa. ¿Esto es o va a ser objeto de alguna racionalización unificadora administrativa, o el mantenimiento de estas dos cadenas paralelas, red de paradores, por un lado, en el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y Entursa en el Ministerio de Industria, el INI, si esto es conveniente o no, y si va a ser objeto de racionalización?

Nada más señor Fuejo, y muchas gracias por su atención.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Mardones.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Sánchez Bolaños.

El señor SANCHEZ BOLANOS: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, muchas gracias a don Ignacio Fuejo por su presencia en la Comisión y por su intervención, en la que ha apuntado las líneas de la política turística que, a mi juicio, destacan por la seriedad, la sencillez, y yo creo que por la eficacia que va a tener.

Yo resaltaría el tema de la ágil política de transferencias que se ha realizado, el tema del incremento de la promoción exterior, que a pesar del efecto dólar ha sido un esfuerzo presupuestario importante, así como también el esfuerzo en promocionar el turismo en baja temporada, lo que va a conseguir un incremento a nivel de ocupación hotelera, en incrementar la rentabilidad en la política de paradores, en conseguir los niveles de máxima calidad y no incrementar el número de establecimientos, pero conseguir con el rigor de la gestión un descenso en el déficit de ese conjunto de instituciones.

Dentro de esa preocupación expresada en su intervención general, más que centrándonos en temas concretos y específicos, querría hacerle unas preguntas. La primera de ellas sobre qué esfuerzos se han hecho durante este año para mejorar la estructura turística española. En segundo lugar, qué nivel de transferencias se ha conseguido a lo largo del año 1983 y, por último, y sobre el tema de las oficinas de turismo en el exterior, cómo se está actuando de cara a la coordinación con las distintas Comunidades Autónomas.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sánchez Bolaños.

¿Quería intervenir también la señora Verdú? (Asentimiento.) Tiene la palabra la señora Verdú.

La señora VERDU ALONSO: Muchas gracias, y gracias al Secretario General de Turismo, señor Fuejo, por su comparecencia hoy aquí y por la información que nos está prestando.

Creo que en este último año se está dando un nuevo enfoque a la política turística en cuanto a la promoción, y, sobre todo, en cuanto a la promoción exterior. Lo que sí nos gustaría saber es en qué situación se encuentran las oficinas de turismo que el Ministerio tiene en el exterior, y respecto a la política de promoción turística de fuera, qué nueva orientación se le está dando, si así se está haciendo, o cuál es la política que al respecto está llevando el Ministerio.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señora Verdú. Una vez finalizada la intervención de los distintos Gru-

pos Parlamentarios tiene la palabra, para contestar a las preguntas formuladas, el señor Secretario general de Turismo, Ignacio Fuejo.

El señor SECRETARIO GENERAL DE TURISMO (Fuejo Lago): Muchas gracias, señor Presidente. Voy a procurar seguir el mismo orden en que se me han formulado las cuestiones, sin perjuicio de que en ocasiones conteste a la vez a alguna otra pregunta porque, en definitiva, hay ciertas cuestiones que se solapan.

Me parecen muy bien las observaciones del señor Trillo en cuanto al mantenimiento. Quizá mi tono no triunfalista ha permitido pensar que no deseamos que crezca el turismo exterior; no es así. En este sentido siempre hay que ir a un crecimiento, es cierto. Lo que ocurre es que cuando se ha llegado a niveles tan altos como a los que hemos llegado nosotros, el índice de crecimiento tiene que ser forzosamente modesto, como pensamos que ha sido este año que lo ciframos en el 1,1. Pienso que, a pesar de la modestia de la cifra, éste es un dato muy positivo y que se debe mantener. Nos preocupa el aspecto de cuándo se crece, es decir, la famosa desestacionalización de que todo el mundo habla y que es, como aquella emisión de la televisión, una misión imposible, porque nunca se alcanzará del todo. Sin embargo, hay que perseguirla, y eso es lo que hemos procurado, porque en época alta la demanda de España es tan grande que al ver, como vemos este año 1984, que los paquetes turísticos de los principales países emisores para España están ya vendidos nos produce preocupación, porque puede suceder que haya una tensión hacia el «overbooking» poco deseable. En este sentido, estamos al habla con las Comunidades Autónomas, que son las que ahora tienen la competencia sancionadora, y esperamos que por lo menos se alcance el efecto disuasorio de la sanción.

Los paradores, debo decirlo, son una gran cadena y tienen un gran prestigio, pero tenemos que atender a la calidad de los servicios porque, evidentemente, los servicios se habían deteriorado. Esto es perfectamente razonable cuando se desarrolla tan rápidamente una red como la red de paradores, que tuvo un desarrollo, como el resto de la hostelería española, por otra parte, enormemente acelerado, y es muy difícil continuar ese ritmo en la formación de profesionales, porque sobre todo en el caso de las empresas de prestación de servicios, como es la hostelería, la calidad de los servicios va en función fundamentalmente de la calidad de los profesionales que la prestan. Debo decir, en honor de los profesionales del sector que, a pesar de que ha habido mucho autodidactismo durante todos estos años, la calidad del servicio en España ha aumentado notablemente.

En este sentido, debo contestar a la vez a las observaciones que se me han hecho por diversos señores Diputados diciendo que rechazo que en España haya bajado la calidad de los servicios; y lo rechazo porque además es obvio que aunque la relación calidad-precio ha seguido subiendo, la demanda se mantiene frente a una competencia internacional que también aumenta su calidad. Lo que le ocurre al cliente medio —y quizá la experiencia

personal de cada uno de los que están aquí presentes quede reflejado en esto— es que el término medio de la demanda, dada la cuantía de nuestra oferta, por tanto, del mercado español, es una demanda media-baja. El precio al que salimos en el mercado internacional lo constata, es un precio muy bajo; pero, insisto, la relación calidad-precio, en la actual situación del mercado internacional, es inmejorable.

Ha habido países de nuestra competencia en el mercado mediterráneo que estos años han bajado su demanda, mientras España, a pesar de la crisis internacional, mantenía cuotas crecientes de esta demanda. Esto indica que mantenemos un interés suficiente por la demanda, lo cual no quiere decir que no nos preocupemos por el mantenimiento de esa calidad.

Concretándonos en paradores, perseguimos una doble finalidad: la mejora de las instalaciones, teniendo en cuenta la escasez de medios que, en definitiva, es una verdad económica que se predica a todos los sectores y que nos obliga a seleccionar las inversiones. Nosotros hemos optado por seleccionar inversiones dirigidas a mejoras de las instalaciones más que el aumento de los servicios, el aumento de las ofertas, y en este sentido, aunque sea dolorosa —y estoy contestando quizá también en este momento a algunas otras cuestiones planteadas— es necesario elegir y dolorosamente hemos tenido que elegir el cierre de algunos de los establecimientos porque no tenemos posibilidades de inversión suficientes para toda la red, y entonces hemos tenido que elegir dirigir las inversiones para aquellos establecimientos que prestan más servicios y no para aquellos otros que prestan menos servicios y que requerían una inversión cuantiosa porque la calidad de esos servicios se resiente notablemente, como es el caso de Portomarín, como es el caso de Ojén o de Villacastín, para que ningún Diputado procedente de Galicia piense que hay una inclinación negativa hacia aquella región, que no existe, pues han sido estos tres paradores el objeto de nuestras gestiones de cierre durante el año 1983.

Se ha cerrado ya el de Villacastín con el acuerdo de todos los trabajadores, y estamos en proceso de cerrar Portomarín y Ojén porque las inversiones que requerirían estos paradores son excesivas para el servicio que iban a prestar. Téngase en cuenta que no estoy hablando de los rendimientos económicos que iban a producir, sino de los servicios que iban a prestar, porque si atendemos sólo a los rendimientos económicos, y me vuelvo a referir al caso de Galicia, hubiéramos cerrado Villalba antes de cerrar quizá Portomarín, ya que Villalba tiene una explotación mucho más difícil que Portomarín; Villalba tiene seis habitaciones y, por tanto, unos costes fijos que repercuten muy negativamente sobre los resultados unitarios de explotación. No lo hemos hecho así porque Villalba, a pesar de esas pocas habitaciones, presta servicios difíciles de valorar como es el mantenimiento de una torre medieval, cosa que no se produce en Portomarín —lo digo para conocimiento de aquellos que no lo conocen— que era el antiguo chalet de los ingenieros de FENOSA que construyeron un pantano en las cer-

canías de Portomarín y que en vez de destruirlo, como en ocasiones se hace, se cedió al Estado, produciendo permanentemente todos los años unos rendimientos negativos y una insuficiencia en la prestación de los servicios.

El crédito turístico —para pasar al último tema que me planteó el señor Trillo— es uno de los instrumentos de producción de la oferta de que dispone el Estado, y debo decir que el crédito oficial turístico se mantuvo invariablemente en la cifra de 4.000 millones de pesetas durante los años 1980, 81 y 82, cifra notoriamente insuficiente para el sector y que, como es obvio, representaba una cantidad real decreciente en función del valor adquisitivo de la moneda. Durante 1983 esta cantidad se ha convertido en 6.500 millones de pesetas, lo que supone un aumento de más del 50 por ciento, teniendo que hacer frente a unas concesiones de crédito, debo decir que con poco sentido de responsabilidad autorizadas por el Gobierno anterior, que ascendieron durante el año 1982 a 12.000 millones de pesetas, cuando las disponibilidades eran de 4.000 millones.

Hemos optado también por incluir al sector turístico en los créditos a pequeña y mediana empresa que, como saben ustedes, no es crédito oficial, sino privado pero en este caso subvencionado, reservando un concepto presupuestario que se ha incrementado para 1984 para primar los tipos de interés. Estimamos que según las disponibilidades presupuestarias que tenemos esto sería suficiente para incrementar anualmente durante los años 1983 y 1984 en 2.000 ó 2.500 millones de pesetas más los créditos a disposición del sector, con lo cual se puede ver que en un año hemos incrementado potencialmente en el cien por cien las disponibilidades crediticias del sector tanto en crédito oficial como en crédito privilegiado.

Esto creo que ilustra suficientemente la preocupación de la Secretaría General de Turismo respecto a un problema que se han puesto aquí de relieve con acierto, el problema de renovar nuestra red hotelera. Este es un problema de primer orden, es un problema al que pensamos que debemos prestar una atención preferente, porque, efectivamente, nuestra red hotelera, que data del curso de los años 60 fundamentalmente, está empezando a ser vieja. El sector, como he dicho, ha soportado la crisis muy bien y, por tanto, debe asumir en gran parte, no como otros sectores, la financiación de su renovación, pero, evidentemente, el Estado debe atender en lo que pueda a las necesidades crediticias del sector, y espero haber ilustrado a SS. SS. suficientemente con estas cifras.

Respecto a la pregunta que me hacía el Diputado señor Cascallana sobre el parador de Villafranca, este es un parador en cierto modo estratégico por su situación, y por esa razón ha sido objeto en más de una ocasión de ampliaciones para lograr que en épocas puntas (porque en épocas bajas es indudable que sus servicios se mantienen a un nivel muy bajo) preste servicios adecuados, y que su rentabilidad, o por lo menos sus rendimientos, no sean tan acusadamente negativos como en los otros.

No hay previsión ninguna de cierre de este parador por el momento. Estimamos que no está en la lista de para-

dores que pueden plantearnos problemas graves, creemos que debe seguir prestando servicio, y esperamos que el señor Diputado acierte el prever que la apertura plena de las nuevas comunicaciones le beneficie y no le perjudique.

Respecto a la política de popularización de la red de paradores este es un tema generalmente muy cuestionado, porque desde el punto de vista del turismo es difícil mantener una política social al respecto que pese en términos presupuestarios sobre el resto de los ciudadanos. Por eso, nuestra política sería ir reduciendo el déficit de la red de paradores, y hemos empezado a hacerlo el primer año en una medida que puede parecer sorprendente, pero es real.

Nosotros afrontamos el tema de la popularización en términos puramente comerciales. No estimamos que la red de paradores cumple una función benéfica o social, sino fundamentalmente de promoción de la imagen, y lo que perseguimos (por eso me refiero al carácter comercial de nuestro planteamiento) es que se vayan cubriendo las épocas bajas. No necesitamos mayor afluencia de clientes en épocas altas, porque los paradores en los fines de semana, casi todos, no todos, pese a la imagen que pudiéramos dar, están llenos, y en este sentido hay ofertas de la red de paradores que salen casi por primera vez al público en cuanto a campañas de publicidad, que hacen incluso la red de paradores muy asequible a los bolsillos de los clientes en épocas evidentemente bajas. Se trata de una política puramente comercial, no asistencial, y pensamos que si bien hemos terminado, en cuanto a objetivos a alcanzar en fases, con la política de precios políticos, no creemos que deba el ciudadano cargar con el beneficio que tiene el cliente de paradores, pero sí pensamos que se puede hacer una buena comercialización en el sentido indicado.

Respecto al parador de Portomarín, quizá más adelante pueda dar datos el Director general de la red del organismo autónomo ATE. Únicamente debo decir que el parador de Portomarín es uno de los que por la escasez de clientela y por la calidad de sus servicios, en esta situación, que es baja, no creemos que debamos mantener.

En cuanto a la función coordinadora del Estado respecto a las Comunidades Autónomas, es un tema político de importancia, porque una lectura y una interpretación literal de la Constitución y de los Estatutos nos lleva a una consecuencia inmediata, y es que el Estado carece de cualquier competencia en cuanto a ordenación del turismo. Yo creo que eso es cierto, lo que pasa es que podíamos llegar a la misma conclusión en sentido inverso, respecto a las Comunidades Autónomas, ya que éstas no tienen posibilidad de efectuar promoción del turismo fuera de su ámbito geográfico.

Creo que, en ambos casos, debe darse una interpretación flexible e imaginativa, en el sentido de que podrían ser graves las consecuencias previsibles de una falta absoluta de coordinación en la ordenación del turismo, ya que, por ejemplo, podría ocurrir que los hoteles de cinco estrellas tuvieran unos requisitos radicalmente diferentes en unas regiones y otras de España y creo que nadie

desea esta situación. Por otro lado, otra consecuencia de interpretar que la promoción sólo se puede hacer en el propio ámbito geográfico, va en contra de la propia noción de promoción que, por definición, parece que debe hacerse no sólo —por referirnos a Galicia— la de Ribadeo en Vigo y la de La Coruña en Lugo, sino también de la región gallega fuera de su ámbito y de la región gallega fuera de España también. Sin embargo, una interpretación literal podría prohibir —digamos, en términos vulgares— a las Comunidades Autónomas hacer otra promoción que se dirija fuera de su ámbito geográfico.

Creo que las dos interpretaciones, hechas y verificadas con esta rigidez, son malas y, en ese sentido, debo decir que aun antes de la entrada en vigor de la Ley del proceso autonómico que prevé la creación de redes sectoriales, el Ministerio ha convocado a las Comunidades Autónomas, en el ámbito de la competencia de turismo, para que la ordenación se haga de forma coherente, pero sin pretensión de imponer con medidas de fuerza o autoridad una determinada regulación en el ámbito de la ordenación, no en el ámbito de promoción.

En este sentido, debo decir que hemos llegado a una postura que creemos no puede ser más clara por parte del Estado, vamos a reunirnos, vamos a elaborar unos mínimos que deben estar vigentes en todo el territorio español y después de que la regulación de esos mínimos se publique en cada una de las Comunidades Autónomas, mediante una disposición legal del orden que sea, de la propia Comunidad Autónoma y se publique en su boletines respectivos, nosotros estaremos tranquilos porque habremos cumplido con nuestra obligación, sin necesidad de que se publique en el «Boletín Oficial del Estado». Hemos pedido que nos envíen sus programas de promoción, para asumirlos nosotros, como propios en la medida que podamos hacerlo, fundamentalmente en el campo de la promoción exterior. De esta forma evitamos duplicidades y despilfarros.

Debo decir, además, que personalmente me preocupan los posibles despilfarros que se pueden producir por la presencia en el exterior, sin orden ni concierto, de todas las Comunidades Autónomas, y ello por dos razones. Primero, por una preocupación fundamental que me rebasa y a la que por ello me voy a referir sólo en vía de enunciación. Porque la imagen de España en el exterior debe ser, dentro de su pluralidad, una imagen única y no fragmentada, y bien es sabido que desde aquel «slogan» de «España es diferente», y de la utilización que se hizo del turismo en los años cincuenta en función de necesidades de legitimación política externa, el turismo y su promoción ha sido utilizado para la creación de una imagen del país, lo que me parece legítimo, pero la utilización sin control y sin orden me parece peligrosa.

Ahora bien, hay otra observación, ya mucho más de mi competencia y mucho más de orden económico y comercial. La promoción exterior, que exige publicidad, relaciones públicas, presencia en ferias, etcétera, es una promoción muy cara que exige alcanzar determinados niveles de inversión para que sea eficaz y, si se fragmenta, se

corre el riesgo de gastar dinero sin alcanzar esos niveles mínimos de eficacia.

Por eso, nosotros estamos preparando un Decreto que constituiría el marco de la promoción exterior del turismo, al que habrían de adaptarse todas las Comunidades Autónomas y todos los protagonistas públicos del turismo.

Yo no voy a decir a una cadena hotelera privada cómo tiene que hacer su publicidad, pero sí le puedo, en cierto modo, señalar por dónde ir a los patronatos de turismo, a los centros de iniciativas de turismo, etcétera. Pensamos que este puede ser un camino para evitar despilfarros y para lograr la máxima eficacia de nuestra presencia en el exterior en la promoción del turismo. Debo decir, además, que esto está previsto en los Decretos de traspaso de servicios, y estos Decretos se han elaborado de común acuerdo con las Comunidades Autónomas porque todos ellos han sido precedidos de las correspondientes negociaciones en las Comisiones mixtas de transferencias. Por tanto, lo que dicen los Decretos está aprobado por las propias Comunidades Autónomas, y los Decretos de traspaso se refieren a la labor de coordinación del Estado en materia de ordenación. O sea, que está perfectamente admitido por las propias Comunidades Autónomas y en ningún caso se puede hacer en perjuicio de la competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas en la ordenación del turismo en su ámbito geográfico.

Respecto a la posible transferencia de los paradores, la postura del Estado en esta materia es la de considerar la red de paradores como una unidad en la que se alcanzan no sólo los efectos de las economías de escala, sino que se alcanzan efectos mucho más importantes para nosotros, como es la unidad de la imagen de toda la red. Pensamos que sería malo que dentro de un par de años se pudiera hablar de la red de paradores de Galicia, de la red de paradores de Andalucía y contrarrestarla con la red de paradores de Cataluña. Pensamos que la imagen debe mantenerse como única no sólo por razones económicas, sino porque la plena eficacia promocional de la red se consigue óptimamente mediante el mantenimiento de esta unidad.

Estamos estudiando —y aquí entro ya en una referencia a la estructura de los servicios del Estado, que debe reflejar, como dice perfectamente el señor Romay, las transferencias efectuadas— cuál puede ser el esquema en el futuro. Está en fase de borrador todavía, pero creo que no hay ningún inconveniente en que lo exponga a SS. SS., un proyecto de Ley y un proyecto de Decreto consiguiente que regula la estructura de los servicios del Estado en materia de turismo; proyecto de Ley porque suprime tres organismos autónomos y, por tanto, es necesaria una Ley, y Decreto subsiguiente, porque se refiere a la estructura consiguiente de la Administración a nivel subdirección, servicios, etcétera.

En líneas generales, no quiero cansar a SS. SS., se trataría de sustituir la actual estructura, que tiene dos Direcciones Generales, una Secretaría General y cuatro organismos autónomos, por una estructura más sencilla en la que debajo de la Secretaría General de Turismo, que

tiene ya la labor de coordinación respecto a Aviación Civil —que es algo que quizá por haberse hecho en un Decreto no es del conocimiento del público en general, pero es importante porque se ha señalado aquí también la importancia del «charter» para nuestro turismo—, debajo de la Secretaría General de Turismo —repito— se mantendría, en ese esquema futuro, una Dirección General que podría ser de política general de turismo y dos organismos autónomos, porque la Escuela Oficial de Turismo se mantendría tal como está. El primer organismo autónomo tendría las competencias de promoción de turismo fundamentalmente exterior, pero no sólo en el exterior, porque sería un organismo autónomo de carácter comercial que llevaría a cabo sus funciones de forma mucho más flexible a como lo hace actualmente el Organismo Autónomo Exposiciones, Congresos y Convenciones de España, que quedaría suprimido. Y las funciones del actual Instituto Español de Turismo, que son funciones de estudio e investigación, se llevarían a cabo directamente por la Dirección General de Política Turística, que mantendría exclusivamente esa promoción de coordinación normativa, y una función de prestación de servicios de apoyo a las Comunidades Autónomas de forma concertada con ellas, como, por ejemplo, en materia de información turística (puesto que no olvidemos que cada Comunidad Autónoma debe prestar su propia información turística, pero también la del resto del territorio de España) y también funciones de estudio.

Finalmente, el actual Organismo Autónomo Administración Turística Española desaparecería para dejar paso a una sociedad anónima, una sociedad mercantil, cuyas acciones serían propiedad al cien por cien del Estado, que podría llamarse, lo puedo anticipar, «Paradores de España, S. A.». Esto nos haría posible que las Comunidades Autónomas en cuyo territorio hubiera algún establecimiento de la red de paradores estuvieran representadas en el Consejo de Dirección o de Administración de esta sociedad mercantil.

Para contestar al Diputado del Grupo Mixto, señor Fernández Inganzo, debo decir que su afirmación de que el sector de turismo no contribuye a paliar la situación de otros sectores me parece muy aventurada, porque en la economía no hay departamentos estancos y, evidentemente, el que un sector como el del Turismo, que supone ya una décima parte del producto interior bruto y también dar ocupación directa o indirecta a más de un millón de personas, se mantenga con buena salud no puede más que repercutir en sentido favorable en el resto de los sectores y más directamente, como es natural, en el sector de sus proveedores.

Respecto a la calidad de la oferta, a la que antes me he referido, creo que no es cierto que la oferta española se haya deteriorado.

En cuanto a la falta de generación de empleo, debo recordar que la creación de un puesto de trabajo en el sector de turismo es mucho más barata que en otros sectores productivos. La información de la que disponemos nos demuestra que en estos diez últimos años no se ha producido destrucción de empleo en el sector de turismo, cosa que, viendo lo que ha ocurrido en otros sectores, no puede considerarse más que como una noticia positiva.

Hay un aspecto, al que ha hecho referencia S. S., que es el de que la ordenación hotelera no contribuye a la generación de empleo. Yo creo que S. S. se refiere al Real Decreto de clasificación hotelera publicado a mediados del año pasado y que sustituye a un Decreto publicado por el anterior Gobierno en los últimos días de su mandato. Aquel Decreto fue suspendido en su aplicación por el nuevo Gobierno, porque era un Decreto que daba normas de clasificación hotelera que únicamente eran aplicables para aquellos hoteles que se construyeran a partir de la entrada en vigor de ese Decreto. En la actual situación, esto suponía dejar fuera de la nueva regulación a toda la planta hotelera española con más de un millón de camas de oferta. Esto suponía que la nueva clasificación se iba a aplicar a unos hipotéticos hoteles que se construyeran o inauguraran a partir de ese Decreto, cosa que nos parecía poco seria; nos parecía poco serio inaugurar una nueva etapa de clasificación para aplicarla a un número de hoteles absolutamente exiguo. Ese Decreto tenía unos anexos que se referían a la clasificación de los hoteles no sólo por los requisitos físicos medibles y evaluables, sino por el número de trabajadores empleados en esos hoteles y por la calidad de los servicios.

Nosotros pensamos que los servicios es algo difícil de evaluar y que la clasificación hotelera, que aspira sólo, no se olvide, a ser un índice de calidad, un índice de referencia para la clientela (hasta tal punto que muchos hoteles prefieren tener una clasificación inferior, aun cumpliendo los requisitos para tener un mayor número de estrellas) corra el peligro de ser, en realidad, un instrumento de desorientación de la oferta.

Está claro que no siempre el número de trabajadores de una plantilla indica la calidad de la oferta. Sólo me voy a referir, por ejemplo, a unas malas relaciones industriales o laborales en un establecimiento hotelero entre la dirección o gerencia y el personal que, por mucho personal que tenga, no puede desembocar más que en unos malos servicios. No queríamos incluir en nuestra información, al lado de las estrellas, una numeración de calidad que fuera tan discutible como la que vengo exponiendo. Por esa razón eliminamos del Decreto de clasificación hotelera la referencia a las plantillas, porque nos parecía equivocado unir mecánica y automáticamente generación de empleo con exigencia de unas plantillas mínimas.

Pensamos que el sector turístico es un sector enormemente liberal en cuanto a su ejercicio y a su presencia en el mercado; pensamos, también, que es uno de sus grandes méritos y que ha sido un factor fundamental para el mantenimiento y buena salud económica de este sector. Por tanto, cualquier rigidez que inyectáramos al sector nos parecía negativa. Fijar unas plantillas mínimas, según las categorías, nos parecía una medida enormemente negativa que no podíamos compartir, y que, además, dudábamos razonablemente de su eficacia en cuanto a generación de empleo.

Sobre la cadena Rumasa apenas puedo decir más que la información que se ha hecho pública recientemente. La opinión de la Secretaría General de Turismo —y me corresponde ser vocal de la Comisión de reprivatización de Rumasa— es que la cadena Rumasa se mantenga como tal

cadena, no sólo por razones de economía de escala, sino también porque la comercialización, y, fundamentalmente, la comercialización exterior de Rumasa, ha sido llevada a cabo con éxito. La cadena Hotasa ha obtenido tradicionalmente precios superiores a los medios del mercado internacional y pensamos que debe mantenerse.

Está claro que hay una dificultad, y es que la cadena Hotasa tiene un precio muy alto, porque los activos se han valorado en torno a los 40.000 millones de pesetas, y aunque su situación financiera está en la misma línea que prácticamente todas las empresas del grupo Rumasa, es decir, en una situación financiera muy mala, sin embargo, el precio puede ser elevado. Respecto a la reprivatización, es un objetivo que fijó el Gobierno en el momento de la expropiación y creemos que no es discutible en este momento.

La situación del sector nos hace pensar que si bien la historia justifica sobradamente el mantenimiento de la cadena estatal de la red de paradores y sus peculiaridades que en ningún caso la hacen susceptible de pasarla al sector privado, esto no es compatible y no se puede aplicar a la cadena de unos hoteles de las características de los de Rumasa que son perfectamente homologables con cualquiera de las cadenas privadas y perfectamente administrables por el sector privado.

Respecto a las preguntas que nos ha hecho el señor Mardones, creo que las que se refieren a las Comunidades Autónomas y a la política de transferencias, en parte las he respondido. En este año se va a ver cómo las Comunidades Autónomas van a ir asumiendo cada vez más sus competencias y van a tener mayores medios. Se les han transferido los servicios y los medios económicos necesarios para llevar a cabo sus funciones.

No creo que la calidad de los servicios, como he dicho antes, se haya deteriorado y tampoco creo que sea en función de la regulación actualmente vigente en el sector. El sector es, repito, enormemente liberal; el mercado, con todas las dificultades que existen de funcionamiento transparente, es, sin embargo, un mercado muy claro, comparado con otro tipo de mercados de otros sectores.

Está claro —y con esto anticipo algunas de las respuestas a las preguntas que se me han hecho— que la participación multinacional en el sector, difícil de evaluar, es relativamente alta. Algunos estudios que se han hecho hablan de la participación del 25 por ciento. Es posible que esta cifra sea exacta en cuanto a la titularidad de la propiedad del sector, pero es posible también que la participación o la influencia de las empresas multinacionales sea incluso mayor, porque evidentemente una empresa española, incluso del cien por cien de capital español, si comercializa prácticamente su totalidad en el exterior tiene una dependencia respecto a ese mercado muy alta. Pero está claro que nosotros no podemos cortar con el mercado exterior; a nadie se le ocurriría un disparate semejante. Lo que sí se puede hacer es, como ha apuntado aquí también el señor Mardones, ampliar la participación española en el «charter» internacional hacia España, y en ese sentido se han adoptado algunas medidas que, además, han tenido una repercusión tremenda en la

prensa internacional y se ha acusado a la Dirección General de Aviación Civil de efectuar un chantaje respecto al «charter» internacional.

Evidentemente no se puede sustituir. España no tiene medios, actualmente, para sustituir al cien por cien al «charter» internacional. Se ha hablado, en cuanto a esta sustitución, de alcanzar, a medio plazo, una participación en el sector del «charter» internacional hacia España del orden del 40 por ciento, cuando actualmente esa participación se está moviendo en torno al 18 por ciento. A esto hay que tender con una gran precaución, porque en ningún caso se nos ocurriría vender, por el plato de lentejas de nuestra participación en el «charter» internacional hacia España, la situación espléndida del sector del turismo, que tiene, como saben ustedes, en el mercado internacional su principal fuente de ingresos.

También son difíciles de valorar las ventajas que obtiene España de la presencia en Madrid de la sede de la Organización Mundial del Turismo. Por la presencia en España de un organismo internacional, el único que existe, se optó políticamente en otros años en los que, probablemente, España estaba muy necesitada de este tipo de logros en política exterior; quizá hoy día no lo esté tanto. Por tanto, creo que aunque no sea negativa la presencia de la sede de la OMT en Madrid, si es cierto que tampoco son fácilmente evaluables las ventajas.

La OMT es un organismo internacional con una vida relativamente activa. España formalmente si tiene ventajas, está presente en su Comité Ejecutivo como miembro permanente, cosa que no ocurre con facilidad en los organismos internacionales y esto se ha logrado en la última Asamblea de la Organización Mundial del Turismo, a la que tuve el honor de asistir en octubre del año pasado.

Yo no puedo referirme más que a esta ventaja formal y creo que lo que sí es cierto es que el prestigio de España en el sector internacional del turismo no se debe sólo a la presencia de la OMT en España, sino que se debe, fundamentalmente, a la importancia de España en el mercado internacional de turismo. Es decir, mucho más a la eficiencia de nuestro sector empresarial que a la actividad de nuestros funcionarios internacionales. Debo decirlo.

Sí es cierto que tenemos una prioridad en función de la paridad de la moneda española respecto al dólar. Cuando yo llegué a la Secretaría General del Turismo me cuestioné la eficacia de la promoción española en el exterior. Yo creo que debemos pensar que el volumen de la promoción española en el exterior, como en toda inversión de promoción, es pequeño, porque toda labor de promoción puede crecer indefinidamente, pero pienso que es admisible y que su nivel es adecuado, pero me cuestionaba sobre la adecuación de la distribución de esta promoción. Es decir, ¿hacemos suficiente promoción en Estados Unidos o hacemos excesiva promoción en Suiza? No lo sé.

Encargamos entonces un plan de «marketing», que se ha elaborado durante 1983 y que nos ha demostrado todavía insuficiencias de información que se van a ir cubriendo en años sucesivos, porque la inversión en investi-

gación en este tipo de encuestas internacionales es una inversión cara y hay que hacerla paulatinamente, si bien nos permite ya juzgar y matizar a dónde dirigir nuestras acciones de promoción, y sobre todo qué acciones de promoción realizar. ¿Publicidad en unos mercados?, ¿acciones de relaciones públicas en otros?, ¿presencia en ferias?

Esto es lo que ya estamos en condiciones de valorar. Y en función de este estudio hemos programado la promoción exterior para 1984. Y debo decir que para Japón y Estados Unidos vamos a incrementar notablemente las cantidades que dedicamos a promoción, porque dicho estudio nos demuestra que es necesario hacerlo, y además, también porque el sentido común —y así ha sido apuntado por el señor Mardones— pone de manifiesto que hay que aprovechar esta coyuntura enormemente favorable de la paridad pesetadólar.

Por otra parte, se comprueba que la cifra de 700.000 visitantes procedentes de Estados Unidos —que, en cifras de turismo real, es posible que no sobrepase los 600.000— es enormemente exigua en relación con el mercado potencial de los Estados Unidos.

Finalmente, y para no extenderme más, contesto a las observaciones que me hacían los Diputados del Grupo Socialista, señor Sánchez Bolaños y señorita Verdú Alonso, sobre la estructura turística. El Estado, en este campo, tiene sólo la vía del fomento del apoyo financiero. Ya he indicado antes por qué coeficiente hemos multiplicado los créditos oficiales que estaban estancados desde hacía tres años.

Veo, además, con satisfacción, que las propias Comunidades Autónomas procuran el empleo de medios también dirigidos a este fin en la medida que pueden, que no es mucha, pero tienen esa preocupación. De manera que es muy posible que en muy pocos años los medios financieros a disposición del sector se multipliquen considerablemente.

Respecto a las transferencias a las Comunidades Autónomas, ya he dicho antes que han sido realizadas en gran medida, que únicamente estamos pendientes de negociación con el País Vasco, con el que hay unas diferencias de criterio notables, que están sin solicitar por parte del Gobierno navarro transferencias en turismo y que están pendientes de publicarse los Decretos de Andalucía, Cataluña y Madrid. Estos decretos se refieren a cuestiones de ordenación y promoción, a las que ya me he referido.

En cuanto a promoción exterior, me he referido, creo yo que suficientemente, a los problemas que puede representar la presencia en el exterior, desordenada a veces, de todas las Comunidades Autónomas. Me parece que en ese sentido la eficacia de nuestra promoción exterior puede multiplicarse enormemente si la realizamos de manera ordenada y dentro de un marco trazado por el Estado.

Un instrumento fundamental de nuestra promoción exterior son las Oficinas de Turismo. Tenemos una valoración muy crítica respecto a la eficacia que han tenido las Oficinas de Turismo en el sentido promocional. Creemos que debemos cambiarlas porque, además, nuestra

acción promocional debe ir, en mucha mayor proporción, dirigida a apoyar la acción comercial de las empresas y, en menor proporción, aunque hay que mantenerla siempre, a la acción de creación de imagen de España y de sus regiones; y, en ese sentido, quizá exista un exceso de Oficinas de Turismo.

Durante 1983, hemos cerrado la oficina de Puerto Rico y nos hemos cuestionado la necesidad de la existencia de algunas oficinas en Alemania, porque, en muchos casos, oficinas que se han abierto con gran coste, que tienen grandes gastos de mantenimiento, porque respondían a una promoción hecha, que yo llamaría de escaparate, hoy día ya no tienen mucho sentido. Actualmente, lo que hay que hacer mediante las Oficinas de Turismo es mantener el contacto con nuestros compradores, que además están perfectamente organizados, que son los grandes «tour» operadores, las grandes agencias de viaje; y esto se puede conseguir puramente instalando una oficina en un piso, con igual eficacia que si se tratara de una oficina con locales a la calle y con grandes escaparates.

No se puede romper en todos los países. Está claro que no en todos los países puede ser igual nuestra política de promoción, y en algunos, aunque están en muy baja situación económica y, por tanto, nuestra política de promoción debe ser muy cautelosa, como son los países de Latinoamérica, sin embargo, por razones políticas, no podemos eliminar las oficinas en países en los que ya existen, que tampoco son muchos: Venezuela y Argentina. Además, para tranquilidad de algún señor Diputado que tenga simpatías por Puerto Rico, debo decir que la labor de promoción allí la llevamos a cabo a través de la oficina de Iberia, porque hemos llegado a la conclusión de que podemos utilizar, ventajosamente y sin coste para el Estado, las oficinas de Iberia y las de Marsans, que son dos empresas públicas que tienen oficinas abiertas al público y que pueden hacer perfectamente la labor que haríamos nosotros, con un coste adicional.

No sé si he contestado todas las preguntas, aunque creo que les he cansado suficientemente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fuego Lago. Como el tiempo apremia, vamos a levantar esta sesión formalmente, suspendiéndola por unos minutos, antes de reanudar la siguiente.

El señor TRILLO Y LOPEZMANCISIDOR: Señor Presidente, dado lo avanzado de la hora, nosotros proponemos que no se suspenda.

— COMPARECENCIA DEL ILUSTRÍSIMO SEÑOR DON RAMON YANEZ JUEZ, DIRECTOR DE LA ADMINISTRACIÓN TURÍSTICA ESPAÑOLA, PARA INFORMAR SOBRE EL PRESENTE Y FUTURO DE LA RED DE PARADORES Y HOTELES DE ATE Y ESPECIALMENTE SOBRE EL ANUNCIADO POSIBLE CIERRE DEL PARADOR NACIONAL DE PORTOMARIN (LUGO), A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR

El señor PRESIDENTE: Reanudamos entonces la sesión, entrando en el punto del orden del día, correspondiente a la comparecencia del ilustrísimo señor don Ramón Yáñez Juez, Director de la Administración Turística española, para informar, de acuerdo con el requerimiento de la solicitud de comparecencia, sobre el presente y futuro de la red de Paradores y Hoteles de ATE y especialmente sobre el anunciado posible cierre del Parador Nacional de Portomarín (Lugo).

En ese sentido, el señor Yáñez Juez tiene la palabra, rogándole tanto a él como a SS. SS. que sean lo más breves posible. *(El señor Sáenz Lorenzo pide la palabra.)* Tiene la palabra el señor Sáenz.

El señor SAENZ LORENZO: Señor Presidente, es simplemente para hacer una sugerencia y es que, puesto que el tema ha sido tratado ya por el Secretario General de Turismo, apunto la posibilidad de que simplemente se conteste a las preguntas que se puedan plantear por parte de los Diputados, sin que el señor Yáñez Juez tenga que hacer una introducción, que creo que está en buena parte contenida en la intervención del Secretario General de Turismo. Es una sugerencia simplemente, dado lo avanzado de la hora. Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Sáenz. Puede ser conveniente su sugerencia, a menos que el señor Yáñez Juez estime necesario extenderse sobre el aspecto puntual que no se ha tocado suficientemente, y que se refiere al motivo de la pregunta sobre el cierre del Parador Nacional de Portomarín. Señor Yáñez, ¿cree usted conveniente extenderse primero sobre este aspecto o prefiere pasar a las preguntas?

El señor DIRECTOR DE LA ADMINISTRACION TURISTICA ESPANOLA (Yáñez Juez): Creo que quizá haya que dar más datos sobre el Parador Nacional de Portomarín, que justifican precisamente ese cierre.

El señor PRESIDENTE: En ese caso, tiene usted la palabra y después pasaremos a las preguntas.

El señor DIRECTOR DE LA ADMINISTRACION TURISTICA ESPANOLA (Yáñez Juez): Después de saludar a SS. SS., y aunque ya lo ha tratado el señor Secretario General, creo que en el tema del Parador de Portomarín sería conveniente extendernos en una serie de datos que justifican la decisión tomada sobre el cierre.

Este parador fue inaugurado en 1966 y tiene una capacidad reducida: nueve habitaciones dobles y una individual; es decir, un total de 19 plazas.

Para no cansarles, voy a referirme a los resultados de la explotación a partir del año 1980, en que hubo un déficit de 9.698.000 pesetas; en 1981, fue de 9.946.000 pesetas; en 1982, fue de 10.944.000 pesetas, y en 1983, de 10.726.000 pesetas.

La plantilla de este parador está integrada por 19 trabajadores. Las inversiones necesarias, según nos justifican los expertos, para ponerlo de acuerdo con los «stan-

dard» mínimos de calidad que necesitaríamos dar en un parador, serían, aproximadamente, de 64 millones de pesetas, y me estoy refiriendo a unas cifras que fueron solicitadas hace ya un año; la realidad ahora, seguramente, sería muy superior. Pero quizá los resultados de explotación no sean los que justifican el cierre de este parador —como también ha hecho hincapié el señor Secretario General, cuando ha tratado del tema—, pues si así fuese tendríamos que cerrar una serie de establecimientos que tienen resultados incluso peores que el de Portomarín.

Lo que justifica más el cierre es que los «standard» de calidad que podemos dar en este parador nunca serán los que nos hemos fijado para la red nacional de Paradores. Estos «standard» de calidad no se pueden dar en un establecimiento que, como ya se ha dicho, fue un hotelresidencia para los ingenieros que construyeron el pantano. Es un establecimiento que no reúne comodidades, en el que incluso la calefacción es eléctrica y habría que cambiarla entera, porque los costes de electricidad son enormes. Además, no cumple una verdadera función en el sentido —y lo dice la propia demanda de los clientes— de que no es solicitado por la clientela, y ni siquiera esa pequeña capacidad que tiene se ve ocupada durante la mayoría de los meses del año, sino simplemente en agosto y prácticamente por personas de la zona que lo utilizan por sus bajos precios. Por tanto, el objetivo principal del cierre de este Parador es porque aunque hiciéramos inversiones no serían restables ni favorecerían a esa calidad que pretendemos dar a la red de Paradores.

Después de esta pequeña introducción ofreciendo datos que justifican más la decisión tomada, me someto a las preguntas de sus señorías.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Yáñez. Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Muchas gracias, señor Yáñez, por el aumento de aclaraciones que ha dado sobre las que ya había hecho el señor Secretario de Turismo. Sin embargo, hay algunas cosas que me gustaría terminar de conocer en relación con Portomarín.

Tengo noticias de que el comité de empresa de dicho parador instrumentó un plan de viabilidad que hizo llegar a la Dirección General de la Administración Turística Española, ya que realmente, visto en frío, 19 plazas hoteleras, que no llenan siquiera la ocupación media de un autocar de los que se utilizan en las rutas turísticas (la propia Administración Turística Española no utiliza nunca menos de un microbus o minibus), harían difícil, a no ser que se piense en un aumento de plazas para ese parador, el que resultara rentable el mismo tal como está. Hay que añadir a esto la psicosis que existe en los propios administradores del parador, y que conocemos bien los Diputados gallegos, de que se va a cerrar, aunque un parador puede promocionarse la celebración de bodas, banquetes, etcétera, que como sabe muy bien el señor Director son una de las causas que producen una rentabilidad mínima a establecimientos hoteleros.

Este parador tiene, además, una faceta importante pa-

ra los gallegos, ya que allí se celebra todos los años la fiesta del aguardiente, que es una fiesta entrañable para todos los gallegos no por el aguardiente en sí, sino por lo que significa el orujo de vino. Realmente, el suprimir este parador sería suprimir un pedazo de nuestro folklore gallego que a todos nos es muy querido.

Hay otro tema también que me extraña, que sería quizá pensar en una política realista de precios en el parador de Portomarín. Mis noticias son de que la habitación doble cuesta 3.500 pesetas durante la baja temporada, y en Portomarín hay mucha temporada baja; esto no sé si puede parecer un poco excesivo.

Finalmente, entiendo que haría falta una buena promoción del parador de Portomarín entre la tercera edad y el turismo juvenil. Pensemos en que la Ruta Jacobea pasa precisamente por allí; pensemos que esto se produce cada cuatro años y de alguna manera deberíamos intentar promocionarlo. Yo no sé si hay una cierta dejación (quiero pensar que no), por parte de la Administración Turística Española, respecto del Parador Nacional de Portomarín; no se lo achaco exactamente a esta dirección actual, porque creó que ya venía de antiguo, pero entiendo que la Administración Turística Española actual está siguiendo la línea de las anteriores.

Pediría realmente una reconsideración de todo lo que se está haciendo y desearía tener una idea exacta de las cifras que se nos van dando, porque al Diputado señor Carro se le dio una cifra de 72 millones, a mí de 76 y ahora acabamos de oír la de 64 millones como necesarios para poner aquello en órbita. Bien es verdad que son millones que varían con los meses, pero no es tanta la diferencia entre enero y diciembre como para que varíen 10 millones arriba y 10 millones abajo.

En definitiva, creo que Portomarín es un parador que por su especial situación estratégica, en una ruta fundamental para Galicia, como es la Ruta Jacobea, merecería una consideración distinta de la de cerrar simplemente, aunque no haya costado prácticamente nada su inversión por ser antiguamente un chalet de los ingenieros de Fenosa que estaban construyendo el embalse; no es una inversión como pueda ser la de Sigüenza, costosísima en su origen por mantener un castillo, que realmente no se podía dejar cerrado. Pero de todas maneras insisto en que por los 19 empleados que tiene este parador, por lo que supone para la provincia de Lugo y para la región gallega el mismo y por lo poquísimo que supone, en el contexto general de pérdidas de la Administración Turística Española, estas pérdidas del parador de Portomarín en relación con otros paradores como el de Ojén o quizá el de Villacastín; creo que por todo ello merecería la pena una consideración distinta y no me parece que seis millones arriba o seis millones abajo en trescientos y pico millones de subvención que tienen para este año, pueda suponer una motivación suficiente que justifique el cierre de un parador, ya que al fin y al cabo todo lo que sea cierre, por lo menos a este Diputado, le suena muy raro y muy extraño, sobre todo si no se han quemado de verdad absolutamente todos los medios para intentar poner a flote algo que, en mi opinión, sinceramente se

podría sacar adelante con muy poco dinero. Esto sin tener en consideración lo que ya se ha dicho aquí antes de que se estudiará la posibilidad de que la red de paradores gallegos, al igual que la red de otros paradores, pudiera pasar a depender de las Comunidades Autónomas como una transferencia más y, en el caso de Galicia, entiendo que la Xunta no tendría el menor inconveniente. Nada más.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Trillo.

El Grupo Popular, ¿quiere seguir interviniendo? (Pausa.) Sería preferible que no, por el poco tiempo disponible.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Simplemente unas preguntas referidas a la formulación que se ha hecho sobre Portomarín. Naturalmente, nosotros no estamos en contra de la reconversión; estamos en contra de las reestructuraciones sin alternativas de puestos de trabajo. En este sentido, nosotros registramos con dolor el problema del sector turístico, ya que no solamente no retiene sus puestos, sino que los manda al paro. Tengo entendido que el año pasado hubo del orden de 200 puestos de trabajo menos, y no sé qué va a pasar con estos puestos de trabajo que se van a perder en los paradores que se pretenden cerrar.

Considero que en un momento de crisis, a la hora de cerrar un lugar de trabajo no ha de ser lo determinante, únicamente, el problema de las pérdidas dinerarias, sino que hay que ver también las pérdidas sociales que representa el subsidio del paro.

Entonces, pienso yo, ¿es que se van a abrir otros nuevos paradores en sustitución de los que se van a cerrar, o se van a tomar algunas medidas alternativas que permitan la recolocación de los trabajadores que van a perder su puesto de trabajo? ¿Se hace un plan de viabilidad concreto teniendo en cuenta no solamente la situación actual, al aspecto artístico, sino la política comercial que correspondía allí, las ofertas, auditorías, planificación, etcétera, se ha tenido en cuenta todo esto antes de pasar al cierre de los paradores?

Quisiera hacer también una pregunta sobre algo que he escuchado aquí: ¿Es cierto que los trabajadores del parador de Portomarín presentaron a la dirección de la empresa un plan de viabilidad apoyado por la Xunta, que estaba dispuesta a aportar dinero, y la empresa ni contestó siquiera partiendo de la base de que la medida de cierre estaba ya tomada?

Tengo entendido que en las indemnizaciones por cierre del parador de Ojén se pueden gastar del orden de 25 millones de pesetas, ¿no sería posible invertir esa suma en obras de promoción, remodelación e instalación del parador?

Quisiera saber también cuánto suponen las indemnizaciones del parador de Portomarín por cierre.

Por último, me pareció escuchar al señor Fuejo la posibilidad de transformar, de pasar la red autónoma de pa-

radores al sector público, a la empresa pública. ¿Es qué hay estudios en ese sentido? Me pareció escuchar esa afirmación y si no, quisiera formular la siguiente pregunta: ¿Hay un estudio hecho en esa dirección, y se piensa dar a los trabajadores?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Quería indicarle solamente que no se refiriera a las preguntas del señor Fuejo, porque aunque esté aquí no puede contestar. Sin embargo, como hace referencia a un tema de los paradores puede contestarle el señor Yáñez.

Por el Grupo Centrista tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente, y en razón de la hora y por cortesía hacia todos voy a ser muy breve; algunas preguntas ya las cursaré por trámite reglamentario escrito, porque son muy regionalizadas con respecto a la actuación de la Administración Turística en Canarias.

Mi primera pregunta al señor Director general es referente a que se ha anunciado aquí la desaparición futura de ATE para transformarla en sociedad mercantil anónima. El personal actual de ATE, en su régimen estatutario funcional, es como propio de un organismo autónomo, ¿cuál va a ser su situación al transformarse en una sociedad anónima?

En segundo lugar, si el transformarse en sociedad mercantil anónima significa que se trata de hacer, o bien un tipo distinto de gestión económica con la red de paradores, o es una aproximación, como figura comercial jurídica, con Entursa.

Anteriormente una pregunta que hice el señor Fuejo no ha sido contestada, sobre la racionalización de la existencia de ATE y de Entursa, por eso vuelvo a preguntar si en un futuro próximo, en el que tengan dispuestos sus planes y programas la Secretaría General de Turismo y ATE, se piensa en la creación de una sociedad anónima conjunta; me interesa saber si esto es un camino para la fusión con Entursa, para racionalizarlo, porque se entiende que deban ser reunidas en una sola dependencia. En este tipo de sociedades anónimas el cien por cien de las acciones estarían siempre en la mano estatal.

Mi tercera pregunta es cuál estima el Director General que es el índice de valoración de la eficacia de los paradores de turismo españoles, y si en la situación actual también se están produciendo transferencias, circuitos o flujo de personal desde el simple director del parador hasta puestos profesionales, jefes de cocina, de comedor, etcétera; si hay o no flujo con relación a la empresa privada, y si el nivel salarial que está pagando a sus empleados ATE es similar o tiene mucha diferencia con los homólogos (director de hotel, jefes de cocina, jefes de comedor, maitres, etcétera) de la empresa privada; si hay alguna distorsión, si hay una dinámica, pero sobre todo me interesaría conocer, repito, cuál es la diferencia entre los salarios que se están pagando en la red estatal y los

que se están pagando en instalaciones similares de la iniciativa privada.

Y mi última pregunta, señor Director general, si usted me pudiera contestar aquí, es cuál es, en la amplia red de paradores que existe en el Archipiélago Canario, en los resultados económicos del ejercicio de 1983, el parador que ha sido más rentable, y el parador —sólo sitio o ubicación en la isla que sea— que haya sido más deficitario.

Y cierro mi intervención con la pregunta de si por parte de ATE va a pagarse, con cargo a sus Presupuestos, la indemnización a la empresa contratista que resultó en su día adjudicataria de las obras del frustrado Parador de La Palma, y si se ha hecho ya el pago correspondiente a esta empresa contratista por la interrupción de las obras de este parador, decidida por la Administración.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Mardones.

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Gracia.

El señor GRACIA PLAZA: Brevisimamente, una consideración y una pregunta congruentes con la anterior intervención.

La consideración es resaltar el asombro del grupo parlamentario Socialista frente a la tesis, mantenida por primera vez por la Coalición Popular, de que el déficit público es algo más o menos secundario frente a otras premisas. Y la pregunta es consecuente con esto y se dirige al responsable de paradores: si, habida cuenta de este premisa anterior, la Administración del Estado estaría dispuesta a pasar por encima de su sistema de mantener uniforme su política de paradores nacionales en el caso de Portomarin, para que el Gobierno autónomo, correspondiente, si sigue interesándose por la fiesta del aguardiente, por bodas y banquetes, pudiera hacerse cargo de la plantilla y del parador de que tratamos en este acto.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Gracia Plaza.

En este caso tiene la palabra el señor Yáñez Juez.

El señor DIRECTOR DE LA ADMINISTRACION TURISTICA ESPANOLA (Yáñez Juez): Sobre la pregunta formulada por el señor Trillo de si somos conocedores del plan de viabilidad que presentó en su día el Comité Intercentros, efectivamente somos conocedores de ese plan, pero partía de disminuir el «standard» de calidad que se debe dar en los paradores del Estado. Se pretendía dirigir a grupos minoritarios de poco poder adquisitivo y prácticamente disminuir, repito, ese «standard» que debemos mantener.

Por otra parte, el administrador de ese parador, yo quisiera hacer constar que precisamente forma parte del Comité Intercentros; está de administrador en funciones,

pero no es un director de hotel como tenemos en otros paradores.

Hace aproximadamente tres años que se trató del cierre del Parador de Portomarín, y entonces se habló de la posibilidad de un plan de viabilidad, que nos ha dado resultado. Es decir, que el caso de Portomarín es antiguo. Se formuló ya hace tres años, estando el señor Fuejo de Director de la red de paradores y se le dio oportunidad a este vocal del Comité Intercentros para que él llevara a cabo sus ideas y pudiera dar efectividad a todas aquellas razones que en aquel entonces se daban para la posible viabilidad del parador. Este plan, repito, no dio resultado; la prueba está en las cifras de explotación.

Por otra parte, el parador se ha deteriorado de una forma que incluso actualmente necesitaría de unas inversiones muy superiores a las que en su día se pudieran haber hecho.

En cuanto a la posible depresión del administrador de ese parador ante este plan, la cifra de resultados no es justamente la que da el índice de esta supuesta depresión por conocer el posible cierre, porque en años anteriores en que tenía más optimismo tampoco pudo conseguirlo elevar elevar esa cifra.

El hecho de que el parador esté situado en la Ruta Jacobea no indica que estemos dando un verdadero servicio, porque los que recorren dicha ruta normalmente acuden a sitios de más categoría en estos viajes organizados por algunas empresas o agencias de viaje de más prestigio, y no se paran en un establecimiento como el Parador de Portomarín, donde poco se les puede ofrecer aparte del aguardiente.

Con respecto a la política de precios, justamente en el plan de viabilidad de este parador que presentó el Comité Intercentros se hablaba de ofrecer precios inferiores, pero esto no significa que podamos atraer con ellos a ese cliente individual que forma parte de la visita como cliente de la red de paradores, porque es precisamente un cliente de alta calidad que lo que necesita es que se le ofrezcan unos servicios exigentes que no puede dar nunca el Parador de Portomarín, precisamente por su estructura. Por otra parte, si bajamos los precios en este parador de una forma desmesurada, tampoco sería una solución; ahora mismo ya están más bajos que los del resto de la red, que tienen una cierta tónica. Creo que esto se ha estudiado por la parte comercial y no significa que se vaya a producir más clientela. En un momento determinado se podrá llenar con un cierto grupo de personas de la tercera edad, etcétera, pero no creo que ese sistema pueda servir para la posible salvación de este parador, que, como he dicho, tiene unos gastos fijos muy altos y sería imposible que se soportaran con precios más bajos.

En relación a las preguntas que ha formulado el señor Fernández Inganzo, debo aclarar que cuando se ha producido la decisión de cierre de ciertos paradores —Portomarín, Ojén, Villacastín, etcétera—, siempre se ha previsto que no salga personal despedido, es decir, se ha posibilitado a todo el personal de estos paradores que cerraban el traslado a otros establecimientos. La Administración, en este sentido, no está produciendo paro en

absoluto, sino preocupándose de trasladar al personal cesante a otros centros de trabajo que tienen necesidad de cubrir una serie de puestos.

Me formulaba la pregunta de si se van a abrir nuevos paradores. Está previsto abrir, en el plazo de unos meses, quizá antes de Semana Santa, el Parador de Trujillo, que absorberá probablemente unos 40 puestos de trabajo, y está previsto ofrecerlos al personal de estos paradores de posible cierre.

El plan de viabilidad —ya he contestado anteriormente—, efectivamente lo conocemos, y no lo consideramos verdaderamente fundamental.

Las indemnizaciones de que habla el señor Fernández Inganzo, que podrían dedicarse a unas posibles inversiones, no existen, porque como he dicho se va a producir para todo el personal la posibilidad de trasladarse a otros establecimientos. Luego no existen indemnizaciones masivas; solamente en aquellos casos en que el trabajador no quiera ser trasladado, se le ofrece una indemnización superior incluso a la reglamentaria.

Respecto al cambio de naturaleza del organismo Administración Turística Española a posible empresa pública, como sociedad anónima, esto no afectaría en absoluto a la estructura de los establecimientos de la red. Seguirían existiendo exactamente igual, con la misma organización; solamente cambiaría la naturaleza jurídica y la actuación de gestión, que se flexibilizaría y daría la posibilidad de actuar con mayor agilidad de la que actualmente tenemos. O sea, solamente beneficiaría a una futura empresa de esta naturaleza.

Respondiendo a la pregunta del representante del Grupo Centrista, señor Mardones, que solicita aclaración sobre cuál va a ser la situación del personal funcionario que actualmente está en la red de paradores, no puedo decirle la cifra exacta, pero yo creo que trabajan en la oficina central cincuenta funcionarios, aproximadamente. Está previsto que estos funcionarios puedan ser absorbidos por el futuro Instituto de Turismo que, como dijo el Secretario general, se va a crear como organismo autónomo. En cualquier caso, se va a dar la posibilidad a ese personal funcionario de pasar a la empresa pública en situación de retribución, con contrato laboral, si ellos prefieren esta nueva situación.

Respecto a si existe la posibilidad de una futura fusión con Entursa, no puedo contestar a esta pregunta, ya que excede totalmente de mis previsiones de futuro, porque no sé la política que a este respecto tiene proyectada el Gobierno.

Respecto al índice de valoración de la eficacia de los paradores, considero que están cumpliendo justamente la función para la que fueron creados: la promoción de zonas turísticas, la conservación de edificios históricos, la creación de puestos de trabajo hoteleros que promuevan y fomenten una formación profesional de este tipo tan necesaria para el país. Creo que están cumpliendo todas esas funciones. Indiscutiblemente, estamos intentando mejorar, como he dicho antes, los «standard» de calidad de nuestros establecimientos efectuando cursos

de formación, poniendo a nuestro personal al alcance de las nuevas técnicas, etcétera.

Por lo que se refiere al flujo del personal que trabaja en paradores hacia la empresa privada, yo diría que es prácticamente nulo. Creo que nuestro personal, en su contexto general, está contento con la organización donde trabaja, y la mejor prueba es que hay muy pocos traslados de personal a la empresa privada, incluso a nivel directivo. Yo diría que el nivel salarial de un administrador de nuestros establecimientos, que son los directores de hotel en la hostelería privada, es, verdaderamente, muy aceptable. Ellos tienen unas retribuciones fijas y unas variables, que van en relación con la facturación del establecimiento; o sea, un mayor índice de ocupación y, por tanto, mayor movimiento de dinero y de trabajo, le afecta personalmente al director y a los propios trabajadores, que también tienen una prima de producción variable en relación con la facturación.

El nivel salarial de categorías más inferiores, jefes de departamento, jefes de cocina, jefes de recepción, etcétera, es también aceptable; están al nivel general de la hostelería privada, con la diferencia de que en la hostelería privada muchas veces son contratos temporales, porque el establecimiento cierra en ciertas épocas del año. También están sometidos a una presión de trabajo muy superior a la que nosotros desarrollamos. En relación a categorías más inferiores, creo que también estamos a un nivel bastante aceptable.

En materia salarial hemos contenido —aunque no es la pregunta voy a decirlo— el crecimiento desmesurado que había desde hace años; un crecimiento desmesurado que, sin embargo, indica que el nivel actual sigue siendo correlativo con la hostelería en general.

En relación con los paradores de Canarias, podría decir que el que más perdió fue el de la Cruz de Tejeda, que en 1983 perdió 29 millones de pesetas. A título de ejemplo, podría decir también que el de Fuerteventura, que se abrió recientemente, el año pasado, y, por tanto, ha sido promocionado muy poco, ha perdido 23 millones, y el de La Gomera tuvo una pérdida de 6 millones, aunque fue el que menos perdió.

En cuanto a la pregunta que me hacía sobre si han sido abonados al contratista los gastos de la obra que realizó para la construcción del Parador de La Palma, debo explicar lo siguiente: ATE no es la que hace estas inversiones; las hace la Secretaría General de Turismo, a través de la Subdirección General de Inmuebles y Obras. Cuando se decidió terminar la obra de ese parador, junto con el contratista se replanteó la cantidad por la cual debía ser terminado. Como la administración es tan lenta, no sé si ha sido abonada o no, pero indiscutiblemente está solucionado el tema y seguramente será cuestión de tiempo.

En relación con las preguntas que me hacía el representante del Grupo Socialista respecto a si era un objetivo prioritario —he creído entender— la reducción de los déficit de los paradores dentro del contexto general de la política de la red, yo no considero que el déficit sea un objetivo prioritario, sino una consecuencia de la eficacia

con que actuemos dentro de la red de paradores. Quizá el objetivo principal sea actuar con eficacia en todos los términos y, en consecuencia, vendrá la reducción del déficit casi seguro. Creo que eso ha dado bastante buen resultado. Si lo que pretendemos es dar un buen servicio, unos estándares de calidad buenos, si formamos al personal, si conseguimos tocar todos los puntos débiles que tiene actualmente la red de paradores y enmendarlos, estaremos actuando más eficazmente y, como consecuencia, vendrán más clientes, podremos dar mejor servicio y eso redundará en que el déficit se vea disminuido, como así lo prueba el que en este último año, la reducción ha sido verdaderamente notable, ya que ha sido un 45 por ciento menos que el año anterior, sin merma en absoluto de los servicios que se están dando.

Respecto a si el Parador de Portomarín podría pasar a la Comunidad Autónoma, como tal parador no puede, ya que sería un verdadero problema jurídico; pero supongo que será posible que el establecimiento en sí, que pertenece al Patrimonio del Estado, pueda cederse a la Comunidad Autónoma para que ésta haga el uso que considere más conveniente del mismo. Si posteriormente esos trabajadores que o bien han quedado indemnizados porque así lo han admitido ellos, ya que no han querido ser trasladados, o bien han sido trasladados quieren volver a ese establecimiento cuando lo ponga en marcha la Comunidad, eso será una cuestión ajena a nosotros, pero el paso del edificio a la Comunidad Autónoma es posible. He oído decir en distintas ocasiones al Secretario general que lo interesante es dar a estos edificios un fin que, aunque no lo pueda dar el Estado, lo pueden dar la Comunidad Autónoma, las Diputaciones o los municipios. No habría problema en posibles cesiones.

Creo que he contestado a todo. Si me ha quedado algo, rogaría que me lo dijese. *(El señor Trillo pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Yáñez. Señor Trillo, no hay segundo turno.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Pedía la palabra por alusiones anteriores.

El señor PRESIDENTE: No ha habido ninguna alusión.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: El Grupo Popular ha sido aludido por el representante socialista, señor Gracia. Es para hacer una matización.

El señor PRESIDENTE: Tiene dos minutos.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Sobran los dos, señor Presidente. Es demostrar mi asombro por lo poco que ha escuchado o por lo mal que ha entendido el representante del Grupo Socialista mis alusiones al déficit público y, en este caso concreto, al déficit de la Administración Turística Española.

Nada más, señor Presidente, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor GRACIA PLAZA: He escuchado muy atentamente la intervención. Me remito al acta taquigráfica.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. Sin nada más por el momento, se levanta la sesión, no sin antes agradecer la presencia entre nosotros de don Ignacio Fuejo y de don Ramón Yáñez.

Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y cuarenta minutos de la tarde.

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

El señor PRESIDENTE: Buenas tardes, señoras y señores Diputados.

Se encuentra entre nosotros el Presidente del Instituto Nacional de Industria, a solicitud de esta Comisión y de acuerdo con el requerimiento expreso que al efecto llevó a cabo tanto el Grupo Parlamentario Popular como el Grupo Parlamentario Socialista. El motivo de su comparecencia, como ustedes saben, es informar sobre el PAIF, que ustedes conocerán ya en función de su impresión en la documentación que en su día se facilitó junto con los Presupuestos Generales del Estado, y luego para informar también sobre la política general del INI, así como de su actitud ante los futuros planes de reconversión industrial y su especial incidencia en Galicia. Este es el contenido de la solicitud de comparecencia, que recuerdo a SS. SS.

Tal como es habitual en estos casos, vamos a dar la palabra al señor Presidente del Instituto Nacional de Industria y luego pediríamos que interviniesen los distintos Grupos Parlamentarios. En este caso, los Grupos Parlamentarios irían de menor a mayor, porque son dos los Grupos que han solicitado su comparecencia, y para no entrar en cuestiones sobre cuál de los dos Grupos debe ser el primero, mejor es seguir la tramitación usual en este tipo de comparecencias.

La única cuestión, desde el punto de vista reglamentario, a discurrir es si, tras la intervención del Presidente del Instituto Nacional de Industria, SS. SS. desean algún descanso para poder formular las preguntas. Si es así, como reglamentariamente es posible hacerlo, entonces estableceríamos en principio un descanso de unos diez minutos, si les parecen suficientes. *(Asentimiento.)*

Establecidas, pues, las normas desde un punto de vista reglamentario, a menos que haya alguna objeción por algún Grupo o alguna aclaración... *(El señor González-Estéfani Aguilera pide la palabra.)* El señor González-Estéfani tiene la palabra.

El señor GONZALEZ-ESTEFANI AGUILERA: Quería preguntar, como se van a tratar aquí dos temas —uno es el del PAIF y el otro el del INI en relación con Galicia—,

si se van a tratar los dos temas juntos o por separado, y las preguntas, naturalmente, si se van a hacer por separado o no.

El señor PRESIDENTE: Señor González-Estéfani, en las comparecencias, si una hubiese sido global, como, por ejemplo, la que se refiere al PAIF, y la otra se hubiese referido solamente a una cuestión concreta, yo hubiese pedido actuaciones separadas; pero ya que es la misma persona, aunque formalmente son comparecencias distintas, y una se refiere al PAIF y la otra a la política general del INI, tal vez sea mejor que haya una explicación global, sin que esto impida que luego, al formular las preguntas, se pueda diferenciar entre las preguntas generales y las concretas.

El señor GONZALEZ-ESTEFANI AGUILERA: Es que entendemos que son dos cosas completamente distintas, porque, como sabe usted, hubo una petición de comparecencia del señor Presidente del INI para tratar de un tema específico, que es el tema gallego, o la actividad del INI con especial incidencia en la región gallega; pero hay otra comparecencia que no tiene nada que ver con ésta, que es la de la información sobre el PAIF a requerimiento del Grupo Socialista. Entonces, entendemos que mezclar las dos cosas puede ser confuso. Yo creo que no costaría ningún trabajo, porque van a ser menos preguntas de lo primero que de lo segundo, pero...

El señor PRESIDENTE: Entiendo su requerimiento, pero, de todas formas, le recordaría el motivo de la comparecencia solicitada por el Grupo Popular, que dice: «Solicitar la comparecencia de don Enrique Moya Francés, Presidente del Instituto Nacional de Industria, ante la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios del Congreso, para que informe sobre la política general del INI y actitud ante los futuros planes de reconversión industrial y su especial incidencia en Galicia, en sus aspectos naval y energético». Es decir, es una graduación de temas globales a temas concretos, pero como los globales también son consultados (si no hubiesen sido consultados, yo mismo hubiese hecho la propuesta de que se diferenciasen las intervenciones), por eso había sugerido inicialmente como cuestión formal que hubiese una intervención global del Presidente del INI y luego hubiese las preguntas.

Como quiera que lo más probable es que haya dos turnos de intervención, creo que no habrá dificultad para que haya preguntas globales y concretas. Si a ustedes les parece, podríamos reservar el primer turno de intervenciones para preguntas más globales y un segundo turno para preguntas más concretas.

El señor GONZALEZ-ESTEFANI AGUILERA: De acuerdo, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Lo digo para que todo el mundo pueda estar contento y solucionar así los aspectos de trámite.

¿Algún tipo de aclaración adicional por parte de algún otro Grupo Parlamentario? (*Pausa.*) En este caso, no habiendo nada más, vamos a dar la palabra al Presidente del Instituto Nacional de Industria, don Enrique Moya. Tiene usted la palabra.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Moya Francés): Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, voy a procurar resumir, con toda transparencia y objetividad, los datos fundamentales en relación con el plan de actividades e inversiones del Instituto en el año 1984 y relacionarlo, necesariamente, con los resultados provisionales que hemos obtenido en el año 1983.

Como dato inicial, me gustaría recordar a SS. SS. el tamaño, complejidad y heterogeneidad de las empresas que están encuadradas en el Instituto Nacional de Industria. El Instituto Nacional de Industria participa, mayoritaria y directamente, en 62 empresas; directa, pero minoritariamente, en 117; es decir, la participación directa del Instituto es en 179 empresas; en indirectas, 618, de las cuales 168 lo es de forma mayoritaria, aunque indirecta, y 450 indirecta y minoritariamente; o sea, el Instituto tiene que ver con un conjunto de empresas que asciende a 697, teniendo la responsabilidad directa de la gestión de aquellas que participan mayoritariamente, directa o indirectamente, que son 230.

De todas formas, todos los datos que estamos citando se refieren exclusivamente a 62 empresas participadas directa o mayoritariamente.

El empleo que se da a través de estas empresas es, en las directas y mayoritarias, 217.000 personas, aproximadamente, al 31 de diciembre de 1983; en las directas y minoritarias, 32.000, y en las indirectas, 27.000. En conjunto, con un grado mayor o menor de responsabilidad, damos empleo a 273.000 personas.

El conjunto de empresas del INI —y a partir de ahora me referiré a las 62 en que participamos mayoritaria y directamente— tiene unos defectos históricos arrastrados y acumulados durante bastantes años. Hemos procurado diagnosticarlos con la mayor precisión posible y tratar de proponer los tratamientos que requieren esas situaciones en el corto, en el medio y en el largo plazo. Los defectos o los problemas crónicos en general del conjunto de las empresas del Instituto derivan de la sobredimensión de su capacidad productiva y la estructura de los bienes y servicios que ofertan. Dicho en otras palabras: el conjunto de las empresas del INI, en general, produce más de lo que demanda el mercado y en muchos casos produce cosas que no demanda el mercado nacional ni el internacional. Esto nos lleva inmediatamente al tema de la reestructuración, a la reconversión y, por supuesto, a la utilización y mejora de la gestión.

El objetivo prioritario del Instituto para el año 1984 y los sucesivos es que nuestras empresas sean competitivas a nivel internacional. Entendemos que esto no es una cuestión de mimetismo, de imagen o de perfeccionismo, sino que, sencillamente, en ello va la supervivencia de nuestra industria. Cada vez se comprueba con mayor

cantidad de datos que el tamaño del mercado español no es suficiente para la producción de series que estas grandes industrias siderúrgicas, industrias de cabecera, industrias pesadas tienen y que es necesario exportar.

Por otra parte, la división internacional del trabajo nos lleva a la convicción —aunque en un horizonte, por ejemplo, de hasta el año 2.000 sea impensable el que podamos sustituir importaciones de determinados productos de alta tecnología— de que sí podemos producir y exportar, con una comercialización a escala mundial, determinados componentes de estos productos de alta tecnología; es decir, podemos importar electrónica, pero también podemos exportar determinados componentes de electrónica; tendremos que importar determinados armamentos sofisticados, pero también podremos exportar algunos componentes de estos armamentos sofisticados.

Estos problemas crónicos de sobredimensión cualitativa y cuantitativa tienen una incidencia, como luego veremos, en la cuenta de resultados. Debemos reconocer que, aunque procuremos minimizar los costes, tanto sociales como económicos, el tratamiento de estos dos problemas supone unos importantes costes de ambos tipos. Este tratamiento hay que contemplarlo con una visión a medio plazo, porque si lo contemplásemos sólo a corto plazo podría deducirse que los sacrificios no compensan, no obstante, los frutos que se deben y pueden obtener de ello.

En el PAIF, en relación a las inversiones, procuramos moderar las mismas y financiarlas con una relación de recursos propios ajenos del 40 por ciento. En estos momentos, la relación de recursos propios ajenos del conjunto de empresas del Instituto es 19/81. Es el primer dato del que se deduce la insuficiencia de recursos propios de capital que tiene el conjunto de las empresas del Instituto. Con esto, al final, si cumplimos nuestro programa, en el año 1984, la relación de recursos propios ajenos habrá pasado de 19 a 22. Para ello —y luego explicaré el origen y la aplicación de fondos—, el esfuerzo de capitalización que el INI hace respecto a sus empresas no tiene precedentes inmediatos.

Así en el año 1981 el INI aportó, vía capital, 60.000 millones de pesetas; en 1982, 90.000 millones de pesetas; en 1983, 75.000 millones de pesetas, y en 1984 pensamos aportar 160.000 millones de pesetas. Con esto esperamos que la carga de gastos financieros sobre las ventas, que en el año 1983 fueron del 13,5 por ciento, descendan hasta el 12,5 por ciento, es decir, un punto. es otro indicio —es la prueba del nueve, digamos— de la falta de recursos propios del Grupo INI, porque en los sectores concurrenciales —depende de los sectores— la carga de gastos financieros sobre ventas viene oscilando entre un 4 y un 7 por ciento; es decir, que tenemos un 6, un 7 por ciento de exceso de cargas financieras sobre gastos, lo cual es, aproximadamente, la mitad de las cargas que tenemos, y las del año 1983 han sido superiores a los 200.000 millones de pesetas.

Otro objetivo a acometer es la reconversión en los sectores en crisis y en esto el Instituto, igual que cualquier

otro grupo privado, piensa ajustarse a las directrices y al marco jurídico que se determinen por la Administración, por el Ministerio de Industria y por el Gobierno a través de las negociaciones con las distintas partes implicadas en el tema.

Otro objetivo prioritario para 1984 es la reducción del punto crítico que, en definitiva, es la mejor medida de la calidad de la gestión. En nuestro PAIF hemos estimado una moderación de las subidas salariales. Nuestro objetivo es que de promedio la masa salarial se incremente en un 6 por ciento. Por primera vez en 1983 hemos hecho —y ha dispuesto del mismo el Instituto— un inventario de activos improductivos susceptibles a realizarse, sin afectar a la actividad productiva como es natural —me estoy refiriendo a inmuebles, terrenos, etcétera—, por un importe de 14.000 millones de pesetas, que es otra de las prioridades que pensamos realizar.

En la relación de circulantes, en algunas ocasiones, el incremento de gastos financieros no sólo viene condicionado o influido por el incremento del coste del dinero, sino por el incremento de los circulantes que se corresponden a una gestión no afortunada de compras y ventas. Pensamos continuar mejorando nuestro saldo de pagos, nuestra balanza comercial, y me estoy refiriendo a un grupo de industrias en un país en que la terminología puede ser equívoca. La balanza comercial, lo que a nivel de país se entiende como balanza comercial, en nuestro caso es saldo entre compras y pagos. La balanza comercial en el año 1982 tuvo un superávit de 723 millones de dólares; en el año 1983 ha sido de 720 millones de dólares y en 1984 esperamos que sean 1.386 millones de dólares.

En la balanza de servicios esperamos mantenernos prácticamente igual. Los pagos de intereses fueron de 610 millones en 1982, de 463 millones en 1983 y de 492 millones en 1984. En definitiva, lo que equivaldría a la cuenta corriente, el superávit ha sido en 1982 de 599 millones; 572, en 1983, y 1.197, en 1984.

En el equivalente al saldo de la balanza de pagos, incluidas ya las entradas y salidas de capital por servicio de la deuda, pasamos de menos 442 millones de dólares en 1982 a más 160 millones en 1983 y a más 982 en 1984. Como decía, éste es otro objetivo prioritario.

Otro de los compromisos firmes, y por ello desde 1983 estamos creando los oportunos instrumentos y figura en las dotaciones presupuestarias del Instituto, es la promoción de nuevas actividades movidas con criterios estratégicos y creación de nuevos empleos para actividades que sean viables económicamente. Para ello se ha potenciado la dirección de desarrollo corporativo en el Instituto, se ha elevado su rango y dotado de más medios humanos y financieros y se han creado gerencias para nuevas actividades en aquellas empresas donde desgraciadamente es previsible que tengan más excedentes laborales y con especial atención a aquellas zonas o regiones en las que se van a producir éstos. Es un nuevo instrumento que ha creado el Instituto a partir del mes de septiembre. En este momento están en pleno funcionamiento siete y es-

peramos que, en el transcurso de 1984, estén a punto 40 células, sugerencias de nuevas actividades.

Y aunque sea un tema colateral, por su importante repercusión social también quería hacer referencia al mismo: la Fundación de Empresas Públicas, cuyo único patrimonio actualmente es el Instituto Nacional de Industria, aunque es posible que se incorporen otros entes públicos, como el Patrimonio del Estado, el ICO, etcétera, tenía un programa experimental desde hace dos años, de becas para la formación de posgraduados. Cada año pasaban por este sistema de formación posuniversitaria unas 200 personas. Ya se ha elaborado un programa para 2.000 becarios, con una duración media de nueve meses. Con ello perseguimos, a través de la Fundación del Instituto, no sólo rescatar, aunque sea muy modestamente, de la angustiosa búsqueda del primer puesto de trabajo a los universitarios cuando el programa haya alcanzado su velocidad de crucero, sino, además, devolverlos al mercado de trabajo en mejores condiciones de formación de las que se tienen cuando se sale de la Universidad o de la Escuela.

Expresado en pesetas, en el PAIF del Instituto hay las siguientes dotaciones: para el desarrollo regional, Sodis, 5.577 millones de pesetas; para nuevas actividades, 8.225 millones de pesetas; para el fomento de investigación, 1.350 millones de pesetas. Como estos fondos para el fomento de investigación se hacen en colaboración con las empresas del Instituto, el efecto multiplicador es grande, porque el INI aporta el 20 por ciento de los presupuestos y las empresas, el 80 por ciento. Esto lleva a un total de 6.750 millones. Esto, en cifras generales, sin aprovechar toda la capacidad de expansión y desarrollo que tienen los sectores en los que está el INI y que creemos que reúnen estas circunstancias, como es la electrónica, alimentación y defensa.

Origen y aplicación de los fondos. El INI percibe dinero del Presupuesto General del Estado por tres conceptos: Contratos-programa, que en 1984 figuran como dotación que tenemos asignada en el Presupuesto, 32.600 millones de pesetas, que, fundamentalmente, corresponden a Hunosa. Hay otra serie pequeña de subvenciones, por ejemplo, a la siderurgia, por la compensación de intereses, que viene del Decreto de Reconversión de 1981; a Enfersa, por diferencia de materias primas, que tiene una subvención exactamente igual que el sector privado, que está en el subsector de fertilizantes, etcétera. Esto es una aportación a fondo perdido.

La subrogación de las empresas en pérdidas. Lo previsto son 90.000 millones. Este es el segundo concepto y es a fondo perdido.

Y el tercer concepto es la aportación al fondo patrimonial del Instituto, que para 1984 son 80.000 millones. Y esto no es a fondo perdido. Esto es, digamos, una aplicación del capital del INI. Exactamente igual que ocurre en el patrimonio del Estado, ampliación de Comités mixtos o públicos, como pueden ser el Banco Exterior o Telefónica. Estos 80.000 millones no son, como digo, a fondo perdido.

Pues bien, el conjunto de estas tres aportaciones supo-

nen, en 1984, 202.900 millones, mientras que en 1983 supusieron 191.400 millones. Es decir, que el crecimiento de los tres conceptos es el 6 por ciento.

Es decir, que por lo que respecta al Instituto y en relación con las cifras de déficit previsto que se están manejando, las dotaciones que por estos tres conceptos percibe el Instituto no contribuyen a ese incremento del déficit sino al contrario.

Debo señalar que los 90.000 millones de pesetas de subrogación de deuda, aunque están previstos en el PAIF del Instituto y están aceptados por el Gobierno, no figuran en la Ley Presupuestaria aprobada en el Parlamento, puesto que se consideró que era preferible el tramitarlo vía crédito extraordinario en el transcurso de los primeros meses de este año, tratando de incorporar a esta subrogación de deuda la parte de un programa de saneamiento financiero del Instituto a tres o cuatro años, que estamos elaborando y que someteremos los próximos días al Ministerio de Industria y al Ministerio de Economía y Hacienda, y entonces volverán al Parlamento estos 90.000 millones más las cantidades que eventualmente se puedan agregar, si es que el Gobierno, y posteriormente el Parlamento, aceptan las propuestas del Instituto.

Debo señalar que en el año ochenta y cuatro es la primera vez que una empresa cubierta por la subrogación o acogida a la subrogación de pérdidas es extraída de este grupo de empresas, y me refiero a Enasa-Pegaso. En el año 1984 Pegaso no figura entre el pelotón de las empresas sujetas a subrogación puesto que se prevé que tenga unos resultados equilibrados o un ligero beneficio.

Yo no sé si les canso, pero quizás puedo contestar a alguna pregunta concreta si SS. SS. están interesados en el origen y aplicación de fondos.

En definitiva, quería destacar dos cosas: el conjunto de empresas del INI tienen previsto endeudarse en el mercado financiero nacional e internacional durante el año ochenta y cuatro por un importe de 203.000 millones de pesetas, y las cantidades que tiene previsto reembolsar son 206.000 millones de pesetas; es decir, devolverán, si se cumplen las previsiones, 3.000 millones de pesetas más de lo que se solicita, con lo cual el efecto en la liquidez, en la disponibilidad del crédito para otras áreas del sector público y para el sector privado, el efecto de las empresas del Instituto, si cumplen sus programas, será plano o nulo.

También como dato puramente informativo deseaba decirles que en el año 1983 los tributos que por todos los conceptos ha ingresado este grupo de empresas del INI al Tesoro ascienden a 254.000 millones de pesetas, y lo que está previsto que se generen e ingresen en el año ochenta y cuatro son 278.000 millones de pesetas. De esto no pretendo sacar ninguna conclusión especial, pero por el conjunto de tributos incluidos la cuota patronal a la Seguridad Social, Impuesto sobre el Tráfico de Empresa, Impuesto de Lujo, etcétera, los ingresos previstos al Tesoro en concepto de tributos son 278.000 millones de pesetas.

En relación con los resultados del año 83, los datos más relevantes son los siguientes: los ingresos en el año

83 (naturalmente me estoy refiriendo a datos provisionales, estamos a 7 de febrero y los balances no están cerrados contablemente ni están auditados, aunque obviamente son nuestras mejores aproximaciones, que pueden tener ligeras variaciones cuando se conozcan los cierres definitivos y, sobre todo, después de las auditorías) han ascendido a 1.540 billones de pesetas, lo que supone un incremento del 15,4 por ciento sobre el año ochenta y dos. De estos ingresos se han exportado 512.000 millones de pesetas, que suponen un incremento del 25,8 por ciento sobre 1982, y nuestra impresión en estos momentos es que los resultados ascenderán a 160.000 millones de pesetas, contra 137.000 millones en el año 1982.

Sobre los resultados de 1983 desearía resaltarles lo siguiente. Haré algunos comentarios para tratar de hacerlos homogéneos. Estos resultados son antes de la auditoría y con criterios homogéneos contables, y quiero decir que son absolutamente comparables los 137.000 millones con los 160.000 millones, con las salvedades que después indicaré. A pesar de haberse incrementado las pérdidas, el margen bruto sobre ventas en el año 1983 ha aumentado del 14,4 por ciento en 1982 al 15,8 por ciento. Este parámetro ha mejorado, modestamente, pero ha mejorado. Las ventas por empleado promedio han pasado de 5,8 en 1982 a 6,9 millones. Han subido 1.100.000 pesetas en 1983. Los gastos de personal sobre ventas han pasado del 30,6 en el 1982 al 29,8 en el año 1983, es decir, que han disminuido casi un punto, y los resultados antes del costo financiero han mejorado. Han sido 48.700 millones contra 39.700 millones de pesetas.

El comentario que quería destacarles es que en estos 160.000 millones están incluidos 29.000 millones de regularizaciones como consecuencia de la fluctuación del cambio. Es decir, que hay unas pérdidas exógenas o ajenas a la explotación de 29.000 millones de pesetas, incluidas en estos 160.000 millones, que son 10.000 millones más que en el año 1982. Es decir, que si quisiéramos hacerlo homogéneo, las pérdidas de 1983 bajarían de 160.000 a 150.000 millones; los gastos financieros han crecido 30.000 millones, o sea que en igualdad de gastos financieros, que hasta cierto punto se pueden considerar también un elemento exógeno a la gestión, han sido 30.000 millones superiores a los de 1982. Estas dos partidas suman 40.000 millones. Si se las restásemos a los 160.000 millones, los resultados de 1983 serían 120.000 millones.

Los gastos financieros han subido en el transcurso de 1983, según las cifras medias del tipo de interés del MIBOR (fuente del Boletín del Banco de España), en 1983, cuatro puntos. La estructura del rendimiento del INI no corresponde a la del MIBOR, y el crecimiento ha sido del 1,6 por ciento.

Después, en los llamados sectores en crisis, construcción naval, siderúrgicas y bienes de equipo, en los sectores que en nuestra opinión necesitan unos ajustes estructurales, estén declarados en crisis o no, desde el punto de vista jurídicoadministrativo, las pérdidas que se han tenido sobre las previstas, que eran ya cuantiosas, han sido 20.000 millones de pesetas.

Después hay que destacar también las pérdidas de Iberia, que han sido de cerca de 20.000 millones más de las previstas. Es decir, que las dos causas mencionadas anteriormente y el efecto aluvión que sobre la cuenta de resultados agregada del Instituto han tenido estas tres divisiones, más Iberia, supone 70.000 millones de pesetas.

Además, desearía informar a SS. SS. de que aunque todos estos datos son de antes de la auditoría, son criterios homogéneos, y hemos podido comprobar que en aquellos sectores cuyo ciclo de producción es largo, especialmente la construcción naval, los criterios contables que se vienen utilizando en el INI, y que son legales, pero que creemos que no corresponden a unos criterios de auditoría internacionalmente aceptables, es que los resultados de la obra en curso y de la obra terminada se contabilizan en el año en que se produce la venta y no se provisionan para cubrir las posibles o la seguras pérdidas que pueda haber.

Es propósito de la Administración del Instituto someter al Consejo del mismo un cambio de criterios en este año. Esto viene haciéndose desde hace mucho tiempo, desde el origen del Instituto, y esto supondría unas pérdidas complementarias, con este cambio de criterio, de 32.000 millones de pesetas, que fundamentalmente están concentradas en construcción naval, con 18.000 millones de pesetas, y en Bazán en su división de construcción civil, no de barcos de guerra para la Marina, 9.000 millones de pesetas, habiendo cantidades menores en bienes de equipo del orden de 1.000 millones de pesetas.

Es decir, la obra en curso a 31 de diciembre de 1983 y los buques terminados y sin vender, con unos criterios razonables, producirán una pérdida de 32.000 millones de pesetas en el momento de realizarse la venta, que será previsiblemente a lo largo de los años 1984 y 1985. Esta cantidad, como pudimos comprobar en el transcurso de 1983, era prácticamente igual o ligeramente mayor a 31 de diciembre de 1982 y así sería en 1981 y 1980, porque estos criterios se vienen arrastrando desde siempre.

Entonces, pretendemos —y ésta es la propuesta que piensa elevar la Administración del Instituto a su Consejo— que este año se cambien los criterios contables, y aunque se especifiquen claramente que no son homogéneos con las pérdidas registradas en años anteriores, se sanee, conozcamos cuál es la realidad y tengamos a punto estas empresas a 31 de diciembre de 1983 desde un punto de vista contable y financiero.

¿Qué otros aspectos podríamos destacar de los resultados de 1983? Ha habido 30 empresas, de las 62, que han mejorado sus resultados en el año 1983. Si SS. SS. tienen interés, tengo aquí la relación y se la puedo detallar. Hay 30 empresas que, a pesar de que en los sectores donde están encuadradas no ha habido ninguna reactivación (al contrario, ha habido dificultades, porque algunos compradores se han hundido en mercados donde tradicionalmente exportábamos, tales como Iberoamérica y algunos otros países en vías de desarrollo), han conseguido, en algunos casos espectacularmente y en otros modestamente, aumentar sus resultados, aumentando sus beneficios y disminuyendo sus pérdidas. El conjunto del dife-

rencial de mejoras que han tenido en relación con 1982 son 38.400 millones de pesetas.

En cambio, hay otras tantas, aproximadamente 30 empresas, que empeoran, algunas sustancialmente, como es Babcock Wilco, como es Construcción Naval, como es Iberia, y que este empeoramiento supone, en relación con el año 1982, una pérdida superior a 60.000 millones de pesetas.

Nuevamente nos encontramos con los problemas crónicos estructurales que viene arrastrando el INI desde hace muchos años y que cada vez se hacen notar con más efecto como consecuencia de la crisis. Este aluvión de pérdidas de estos sectores en crisis y estos problemas crónicos tapan todo el esfuerzo de gestión y todas las mejoras que se han realizado en un número importante de empresas del Instituto. Si esta comparación la hacemos —me estoy refiriendo a los resultados antes expuestos de gastos financieros—, es mayor el número de empresas que mejoran, 37, y la diferencia son 47.600 millones de pesetas.

Respecto a 1984, nuestras previsiones son que los ingresos serán de 1.785 millones de pesetas, con un crecimiento de 15,9, y las exportaciones ascenderán a 633.000 millones de pesetas, con un crecimiento del 26 por ciento.

En cuanto a los resultados, esperamos que se quiebre la línea de constantes incrementos de pérdidas que registra el Instituto desde el año 1978, y que por primera vez en el año 1984 se pierda menos que en el año anterior. Naturalmente, a estas alturas del año, hay muchas incógnitas pendientes, como es el éxito y el calendario de la reconversión industrial, la evolución de la paridad de la peseta con el dólar, etcétera, pero tenemos fundadas esperanzas en que las pérdidas sean inferiores a 160.000 millones de pesetas, con lo cual interrumpiríamos una tendencia que se venía produciendo en el Instituto desde el año 1978. Les recuerdo que en 1978 se perdieron 46.000 millones de pesetas; en 1979, 52.000 millones de pesetas; en 1980, 90.000 millones de pesetas; en 1981, 116.000 millones de pesetas; en 1982, 137.000 millones de pesetas y en 1983, 163.000 millones de pesetas.

Señor Presidente, salvo que desee que me extienda en algún otro tema, podría dar por terminada mi intervención inicial.

El señor PRESIDENTE: Muy bien. En este caso, tal como habíamos previsto y de acuerdo con los comentarios anteriores, vamos a tomarnos un descanso de diez minutos y luego volveremos para reanudar el turno de preguntas. (Pausa.)

Se reanuda la sesión:

El señor PRESIDENTE: Señorías, tal como habíamos quedado inicialmente, vamos a conceder la palabra al Grupo Mixto. Señor Fernández Inguanzo, ¿quiere usted intervenir? (Asentimiento.) Tiene la palabra para preguntar al señor Presidente del INI.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias al señor Presidente del

INI por su comparecencia y por la información que nos ha suministrado.

Voy muy concretamente a plantear las preguntas casi decarnadamente para ganar tiempo. A nuestro juicio, está claro que cada día se pone más de manifiesto en nuestro país la necesidad de una política industrial que enmarque al conjunto de los sectores. Lo que viene sucediendo confirma que la creación de industrias que dependan únicamente del sector privado no significa la sustancial creación de puestos de trabajo que elimine la reconversión en un momento de crisis como el actual.

Consideramos que es indispensable la participación del Estado con instrumentos directos. Consideramos que el elemento básico para la salida de la crisis se encuentra en dar mayor importancia a la empresa pública, pero eliminando los principios que la someten, que actúan como grilletes, las pérdidas y el carácter subsidiario de las mismas.

A nuestro juicio la empresa pública debiera ser preparada para jugar el papel de sustitución de la iniciativa privada donde ésta no acude por falta de incentivos para generar empleo, y hacer de punta de lanza en los mecanismos de exportación, para el desarrollo de la tecnología y sectores en punta, contra la actuación, a veces, de los monopolios y para acentuar el proceso de reindustrialización de nuestra economía; es decir, dinamizar la economía. Sin embargo, nosotros constatamos que estamos asistiendo a un progresivo entorpecimiento del desarrollo de este conjunto de empresas pertenecientes al INI.

En relación a ese papel en el que nosotros, los Diputados comunistas, consideramos que debe jugar la empresa pública, y teniendo en cuenta y conscientemente de que a mí me parece que no ha quedado claro, me permito traspassarle esto al señor Presidente, y decirle que no ha quedado aclarado y que quisiera que me dijese el señor Presidente del INI cómo piensa actuar el INI para aumentar la eficacia y competitividad de acuerdo con esas previsiones de las empresas de su grupo.

Uno de los problemas fundamentales es la financiación que tiene ya una razón de origen y una razón de orientación, también a veces que es la lentitud con que se dan los suministros financieros que se han prometido para ello. ¿Se podía saber cuál es el coste financiero de la reconversión que el INI se plantea, sector por sector o en los sectores fundamentales? ¿Van a existir pérdidas de puestos de trabajo en las empresas del INI y cuánto empleo se va a destruir aproximadamente por empresa?

Me refiero a las empresas fundamentales, naturalmente. Aquí hay una cuestión que yo creo que en gran medida —y permítame la expresión— constituye en la mayor parte de los casos la madre del cordero de ese desequilibrio financiero de las empresas. Por ejemplo, en el mes de junio se ha presentado el Decreto de reconversión de la industria de la siderurgia integral; ahí se señalaban una serie de medidas para las empresas que determinaban una serie de inversiones, sin embargo, en el momento actual, aun habiendo, teóricamente, autorizado ya a las empresas a hacer inversiones, naturalmente, no conocemos cuál es el plan de inversión para cubrir esos obje-

tivos que se señalan en el Decreto de reconversión de la siderurgia.

Concretamente podría decirme el señor Presidente, ¿cuál es el plan financiero para la Empresa Ensidesa? En este aspecto está tremendamente retrasado en lo que puede constituir la dinamización de la empresa y, en cambio, se están tomando medidas de expropiación que significan la pérdida de puestos de trabajo.

Otro problema que inquieta al conjunto de los Diputados comunistas por su incidencia en la economía del país y particularmente en algunas regiones —sobre todo a la que pertenece este Diputado— es que en los pasados Presupuestos se ha reducido considerablemente la aportación del Estado a Hunosa. Se coloca la disminución de la subvención en cerca de 2.000 millones de pesetas, concretamente 1.739. Teniendo en cuenta que esa empresa tiene un déficit de 4.500 millones en este ejercicio, quiere decirse que se va a colocar en 6.500 millones, que viene a aumentar las cargas financieras que ya son tremendamente pesadas —de esto se tiene ya experiencia en nuestra región—, y se crean tensiones porque se producen retrasos de pago de nóminas, como ya ha sucedido otras veces, y con ello se viene a deteriorar más la imagen de la empresa. Todo esto causa el deterioro económico de nuestra industria de la que depende fundamentalmente la mayor parte de Asturias. De todo ello no queda otra cosa, como consecuencia de los planes salvajes de reconversión que se han ido produciendo.

La impresión que existe en Asturias es que se ha empezado con la siderurgia, que no se va a hacer todo conjuntamente para evitar tensiones, pero se va a continuar con la industria naval y luego le tocará el momento a Hunosa, y ésta sería la terminación de la industria y de la base económica de esa región. ¿Podría decirme cuál es el plan de viabilidad para esta empresa, para Hunosa?

Otra cuestión. Me voy a limitar a lo más fundamental que creo que es importante y que engarza perfectamente con el panorama en cuanto a la situación financiera y su incidencia en la marcha del resto de las empresas. Por ejemplo la compañía Iberia. Usted hizo ya un análisis de esas tremendas cargas financieras y de lo que significan. Esto se produce por la estructura financiera de esta empresa que todos conocemos. En el programa operativo 1983-84 figura el compromiso del INI de aportar fondos para lograr una estructura de fondos propios —fondos ajenos equivalente al 40-60 a conseguir en el año 1986. Estos son datos que yo he recogido. ¿Cómo se va a concretar, señor Presidente, anualmente esta aportación de fondos? ¿En cuánto se cuantifica la aportación financiera para este trimestre?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Fernández Inguanzo.

Por el Grupo Centrista tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente. En aras a la brevedad quisiera pregun-

tarle al señor Presidente del Instituto Nacional de Industria sobre los siguientes aspectos singularizados.

En primer lugar, la política de empleo que se ha comenzado a seguir en el área de transporte aeronáutico con Aviaco, de regulación de plantillas o despidos de personal, ¿se entiende que todavía será extendida a Iberia, dados los déficit con que ha saldado la cuenta de explotación en 1983, según las informaciones que en anteriores sesiones nos dio, también aquí, el señor Presidente de la compañía bandera de aviación nacional?

En segundo lugar, quisiera saber si el señor Presidente nos podría informar de los problemas de financiación que se puedan producir o se están produciendo sobre la empresa Entursa, en el sector turístico hotelero. ¿Cuáles son las previsiones que se tienen? Y sobre todo ¿puede dar informaciones sobre la última cuenta de resultados que haya obtenido Entursa y si se tiene previsto por parte del INI algún contacto, alguna coordinación con el sector de la administración turística española en los futuros planes que va a desarrollar el Ministerio de Turismo, Transportes y Comunicaciones, vía Secretaría General de Turismo, con esta empresa?

La última pregunta, en aras a la concisión, sería, señor Presidente, si nos pudiera informar de una manera un poco más detallada sobre las perspectivas que dentro de todo el «holding» del INI se tiene con relación a la industria alimentaria. ¿Existe algún proyecto más ambicioso puramente de una normativa periódica de hacerles el PAIF a las distintas empresas del subsector de alimentación? ¿Cuál es la situación del sector? ¿Se piensa hacer algún cambio de estrategia ahí?

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Mardones.

Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor González-Estéfani.

El señor GONZÁLEZ-ESTEFANI AGUILERA: Muchas gracias, señor Presidente. La primera pregunta que le haría al señor Presidente del INI sería si nos podría decir si ha hecho alguna evaluación de en qué proporción los fondos destinados al plan de reconversión de la industria nacional van a ir a parar a las empresas del INI.

En segundo lugar ha mencionado los objetivos de saneamiento financiero del «holding», tratando de mejorar esa situación del 19 por ciento de fondos propios contra un 81 por ciento de fondos ajenos, pero yo creo que tan importante como esto en una empresa o en un grupo de empresas es saber qué relación existe entre los fondos propios y ajenos, entre los fondos totales, y alguna otra magnitud del activo, como, por ejemplo, podría ser el inmovilizado material, dentro de esto incluso el inmovilizado productivo, y quizá alguna otra «ratio» que el señor Presidente nos pueda mencionar. Esto con objeto de conocer la eficacia del grupo empresarial respecto a otras empresas nacionales.

En tercer lugar ha hablado de que en muchas ocasiones el problema del INI es que hay empresas que fabri-

can más de lo que pide el mercado o incluso productos que el mercado no quiere. En ese sentido yo dejo de ver una política más efectiva o por lo menos unos objetivos más programados, más explícitos, para tratar de cortar esa situación evidentemente indeseable. No sé si esto es así, pero, según parece, entre ocho empresas del INI se produce el 90 por ciento de las pérdidas del «holding» y, evidentemente, eso puede también tener que ver con algo que se ha traducido en la Prensa hace un mes aproximadamente de que de las 20 primeras empresas del «holding» en 17 de ellas sería más rentable enviar el sueldo de los trabajadores a sus casas, puesto que se producen más pérdidas teniendo las empresas en marcha. Me gustaría que me comentara este aspecto.

En relación con esto, también creo que sería interesante —sé que esto, probablemente, no se pueda suministrar en este momento— que pudiéramos conocer un inventario de datos «input-output» de la producción de las empresas del sector público español, comparando dichas empresas con otras empresas extranjeras o nacionales de cada uno de los sectores, por ejemplo, el sector automovilístico, etcétera, datos, como pueden ser facturación por trabajador, etcétera, que también nos podrían hacer ver la eficacia del «holding» en relación con otras empresas españolas y extranjeras, como decía antes.

También en alguna ocasión ha mencionado el señor Presidente del INI una transformación sobre la política de compras. Creo recordar que a su llegada a la presidencia del «holding» manifestó en alguna ocasión que no siempre funcionaba adecuadamente dicha política, incluso echando de menos una política de compras concurrencial y de mejora en plazos, precios, etcétera. Me gustaría saber qué medidas concretas se han realizado en este terreno, así como otra noticia que también ha llegado a nuestros oídos sobre el pase de unos doscientos directivos de las empresas a buscar nuevos objetivos para el INI en sectores de tecnología de punta. Esta fue una noticia que surgió hace también dos o tres meses y que nos gustaría saber si puede ser explicitada de una manera más concreta.

Por otra parte, me gustaría que nos dijera, en relación con el endeudamiento, cómo juega la cifra de 75.000 millones que en su comparecencia anterior ante esta Comisión el señor Presidente del INI manifestó como pérdida adicional, como consecuencia de las diferencias de cambio que en aquel momento, a preguntas de este Diputado, se pusieron de manifiesto en esta Comisión. De alguna manera ha hablado de ello cuando ha dicho que había 29.000 millones, creo que ha dicho, incluidos en las pérdidas del año pasado. Quería saber si estos 75.000 millones tienen que ver con esos 29.000 millones o si es, además, y más bien se trata de un prorrateo a lo largo de varios años.

Por otra parte existen por ahí noticias sobre un informe confidencial por el que se pretende conseguir el objetivo de, efectivamente, hacer rentable el INI incluso con una cifra que se ha evaluado para el año 1986 en 36.797 millones de pesetas, pero que, según parece, exige aumentar prácticamente en un cien por cien —creo que la

cifra era un 95 por ciento— las ventas en tres años. A mí me parece que esto es un poco irrealizable, salvo que exista algún plan muy especial, muy específico, para conseguir este resultado. Entiendo que el 95 por ciento del incremento de ventas sería en pesetas constantes, porque otra cosa falsearía el dato.

Y por último, para terminar, a mí me gustaría preguntarle al Presidente del INI si usted cree que cuando las pérdidas de las empresas del sector público suponen aproximadamente el 75 por ciento del déficit de Presupuestos de gastos del Estado, según mis datos —no sé si son ciertos, me gustaría que me lo confirmara—, y cuando resulta que el 40 por ciento de la deuda de las familias y de las empresas en todo el país va a parar precisamente a subvencionar, a financiar ese déficit del sector público que el 75 por ciento procede de las empresas españolas, y cuando además el 40 por ciento del pasivo de las entidades financieras va también al mismo fin, si todo ese resultado es justificable cuando además se hace a costa de un sector privado que es el que realmente produce la gran mayoría de los puestos de trabajo, y cuando como resultado final incluso al final de su disertación nos ha dicho que para este próximo año lo que espera es rebajar levemente, que no superen las cifras de la pérdida prevista para 1984 a las habidas en 1983.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor GonzálezEstéfani.

Por el Grupo Socialista, el señor Sáenz Lorenzo tiene la palabra.

El señor SAENZ LORENZO: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, agradecer la comparecencia de don Enrique Moya, Presidente del INI, y explicar, aunque sea muy sucintamente, el motivo de la solicitud de esta comparecencia por parte de nuestro Grupo Parlamentario.

En repetidas ocasiones en esta Cámara el Grupo Parlamentario Socialista ha mantenido la necesidad de reformar el sector público, de reformar, por tanto, su regulación legal, en particular de reformar el estatuto que rige hoy el Instituto Nacional de Industria, sobre unos criterios de competitividad, economicidad y autonomía. Hay que eliminar privilegios, pero hay que eliminar también las desventajas, la falta de flexibilidad que en estos momentos tiene el Instituto y el sector público en general para una actuación competitiva con el sector privado.

Queremos poner de manifiesto estos criterios que están en relación con que se aumente simultáneamente el control parlamentario, que sea esta Comisión de Industria, o el Parlamento en su Pleno el que con frecuencia vea cuáles son los problemas, cuál es la gestión y discuta los objetivos políticos y estratégicos del sector público empresarial y, en particular, del INI. Este es el objetivo de nuestra petición de comparecencia de don Enrique Moya, y pensamos que hoy empezamos una andadura que pretendemos que sea lo más fructífera posible para el sector público y para los intereses generales de nuestro país.

Y pasando a otros temas, plantearía algunas cuestiones al señor Presidente del INI. En primer lugar, cuestiones referidas a la situación financiera. Ha hablado ya de cuál es la situación financiera, y querría preguntarle cuáles son, en su opinión, las causas de la situación financiera actual del INI, y cuál es la perspectiva, a medio y largo plazo, de capitalización del INI y de relación entre recursos propios y ajenos. Cuáles son las causas por las que se ha producido esta situación y cuáles son las perspectivas a medio plazo con que nos encontramos y los planes para afrontar esta situación.

También querría preguntarle qué nivel existe de financiación exterior dentro de la financiación que tiene en estos momentos el Instituto. Ha puesto de manifiesto su intervención que los resultados eliminados, o sin cargas financieras, mejoran notablemente los resultados del año anterior. ¿A que sectores se debe, fundamentalmente, esta mejora en los resultados?

Por otra parte, quiero referirme también a la reforma de la organización para mejorar la eficacia de la gestión del Instituto, que es una de las preocupaciones constantes de nuestro Grupo. ¿El trabajo por áreas se ha planteado como un trabajo más eficaz que el viejo sistema de las Divisiones? ¿Qué modificaciones, en cuanto a funcionamiento, se plantea el INI para el futuro? Ese papel que se le da, por ejemplo, a Endesa, dentro de la División Eléctrica, ¿va a repetirse en otras empresas? ¿Hay alguna idea de crear «sub-holdings» dentro del Instituto, como se está manejando por algunos niveles en la Prensa?

En otra línea, una de nuestras preocupaciones, lógicamente, de cara al futuro industrial de nuestro país es cuáles son los sectores de futuro, cómo se va a engarzar nuestro país en ese futuro industrial. En ese sentido, nuestro Grupo Parlamentario ha planteado repetidamente la preocupación por las inversiones en investigación y desarrollo, en innovaciones tecnológicas. ¿Qué planes tiene el Instituto a este respecto? El Instituto, siendo una parte importante del sector público, debe tener, en nuestra opinión, especial preocupación por los programas de investigación y desarrollo. En particular nos preocupa que algunos planes, como el que existe en Maquinista, no se pongan en marcha. ¿Qué planes tiene también respecto a un tema importante de cara al futuro industrial, como son las sociedades de cartera o las sociedades de capital-riesgo? ¿Qué participación, perspectivas o ideas tiene el INI de actuación en este sector?

Si pasamos a otros distintos sectores, nos preocupan especialmente dos sectores que tienen una situación yo diría que no muy boyante. Uno es el sector de la automoción: ¿Cuál es el futuro de Seat?, ¿cómo van los acuerdos con Volkswagen?, ¿cuáles son las perspectivas de la empresa Seat? Y, ¿cuál es la situación y cuáles las perspectivas del sector de transporte, particularmente de Iberia y Aviaco, que efectivamente han presentado este año unos resultados bastante negativos, comparados con los años anteriores? ¿Cuáles son las causas de estos resultados negativos y cuáles son las soluciones que el Instituto pretende afrontar para sacar adelante estas empresas?

En cuanto a la reconversión, que, lógicamente, está

presente de una forma prioritaria y protagonista en el INI, nosotros querríamos manifestar aquí cuál es la opinión de nuestro Grupo respecto a los criterios básicos. Pensamos que la reconversión debe suponer un saneamiento de activos. Tenemos miedo, y queremos así manifestarlo al señor Presidente del INI, de que podamos caer en errores del pasado. El saneamiento tiene que ser real; nosotros pensamos que, desde luego, en un momento en que se están exigiendo sacrificios y solidaridad a toda la población española, a los trabajadores, a los empresarios, al sector público, no debemos incurrir en errores del pasado. Yo pienso, desde luego, que el Instituto, en cuanto a la reconversión, debe hacerse cargo solamente de empresas que tengan una verdadera viabilidad de futuro. Creo que haríamos un flaco servicio al país si volviéramos a repetir errores, si socializamos pérdidas, si volvemos a poner en manos del sector público empresas que ya sabemos o tenemos firme sospecha de que no pueden ser rentables. Creo que este esfuerzo no puede repetirse continuamente, creo que este esfuerzo hay que aprovecharlo y que, efectivamente, el criterio del sector público del INI debe ser el ir a una reconversión de activos, el seguir teniendo una fuerte presencia en empresas españolas que tengan viabilidad de futuro, que estén realmente saneadas. Pienso que si no, el esfuerzo no merecería la pena.

Quisiera saber cuáles son los criterios del señor Presidente del INI a este respecto.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sáenz. Tiene la palabra el señor Abejón.

El señor ABEJON ADAMEZ: Para ser breve también, y procurando no incidir en las preguntas que han hecho otros señores Diputados, querría hacer únicamente tres comentarios o preguntas.

La primera se refiere a lo siguiente. El señor Presidente del INI ha hecho un diagnóstico general de las empresas del INI y entre los factores que ha dicho que contribuyen a la situación en que nos encontramos en este momento está el del sobredimensionamiento general y el de la deficiente estructura de la oferta. A mí me parece que éste es un diagnóstico bastante acertado de algunos de los factores más importantes, no de todos, que afectan a lo que pudiéramos llamar subsector industrial del INI: automoción, bienes de equipo, naval, siderúrgico; pero el INI tiene entre sus empresas un grupo muy importante dedicado al servicio público, como son las empresas de transportes —es el caso de Iberia, Aviaco, etcétera—, donde tal vez ni el sobredimensionamiento ni la deficiente estructura de la oferta pueden parecer criterios suficientemente definitorios del diagnóstico de la deficiencias de estas empresas.

Me gustaría que el señor Presidente del INI señalara cuáles son sus criterios sobre las deficiencias de estas empresas y si las atribuye a que su estructura financiera y endeudamiento, por tanto, mayor es peor todavía que la media de las empresas. Si las servidumbres, por ser servicio público, hacen que la situación sea peor, o bien

considera que la gestión de estas empresas es más deficiente que la media de las empresas del sector. Según sea uno u otro el diagnóstico, evidentemente la terapéutica a seguir sería bastante diferente y podríamos entrar, como señalaba antes el Diputado señor Mardones, según creo recordar, en temas de plantillas, etcétera.

La segunda cuestión, en la que ya han incidido otros señores Diputados y en la que me gustaría insistir también al hilo de la intervención inicial del señor Presidente del INI, se refiere al tema de los sectores punta. No ha hecho alusión concreta a ninguno, pero me imagino que estamos hablando de lo que todo el mundo habla: de la informática, de la microelectrónica, de las industrias derivadas de los nuevos desarrollos en biología, etcétera. Siempre se habla de ello; hablan los Ministros del Gobierno, los dirigentes de la empresa privada y, por supuesto, de la pública, inclusive al INI parece que va a dedicar un sector a estos desarrollos, pero tal vez sería posible apuntar algunas ideas.

Hay una industria punta que no se cita casi nunca, que es la industria aeronáutica, donde el INI tiene, ni más ni menos, que una empresa de la importancia de Construcciones Aeronáuticas. Construcciones Aeronáuticas está en una situación de cierto esplendor, pero puede pasar a una crisis próxima si los productos que ofrece, que tienen una tecnología muy aceptable y competitiva en el mercado internacional, aunque tal vez nuestras posibilidades de financiación y comercialización no sean tan buenas como nuestra tecnología aeronáutica, no se desarrollan y potencian, concretamente la venta de los AviocarCASA 212, en algunos países extranjeros a los que debería unirnos una relación de reciprocidad que parece que no se da. También el desarrollo de un nuevo producto CASA, CN 235, que ya en el propio país se podría vender, sería muy importante con vistas a su posible exportación, aunque sólo fuera como efecto demostrativo. A este respecto noto que en el propio INI no hay la suficiente coordinación entre el transporte y la industria, concretamente entre Iberia, Aviaco y Construcciones Aeronáuticas, en este tema.

Parece que el desarrollo del transporte de tercer nivel, el transporte regional, etcétera, podría hacerse con este nuevo producto y tal vez eso produjera un mercado exterior, puesto que si no hay un consumo interior parece difícil conseguir el exterior. Sé que Aviaco ha estudiado el tema y los está estudiando también Iberia, pero parece que hay poca agresividad y agilidad. Sería importante para un sector punta como el aeronáutico, que produce fuertes transferencias de tecnología, que el INI hiciera un esfuerzo a este respecto. ¿Se va a intensificar esa coordinación o se va a seguir, dentro del propio INI, tratando como compartimentos estancos a la industria del transporte?

La tercera cuestión es de tipo un poco más genérico —y también se ha tocado antes en la intervención de mi compañero de Parlamento y Grupo, el señor Sáenz Lorenzo—. Hay razones estructurales, como el sobredimensionamiento o la inadecuación de la oferta, la propia descapitalización (que me parece que es evidente que es una

de las causas de la mala situación del INI), y otras razones puramente coyunturales como la inflación de costes o la situación deficiente del mercado internacional, pero, evidentemente, en el INI se producen también otros dos tipos de causas que tal vez por demasiado obvias no se subrayan suficientemente. Una de ellas es las servidumbres sociales que producen algunas de las empresas; algunas porque han entrado en el sector público con la intención inicial y final de socializar costes y de permitir a ciertos sectores de la empresa privada el desviar hacia el sector público las ineficacias del sistema capitalista español, y otras, porque se trata de empresas del servicio público. Esa es una de las razones, a mi modo de ver, evidente, que convendría —y sobre todo en un ámbito parlamentario como éste— que no dejáramos de incidir en ella, y la otra, por qué no decirlo, los fallos de gestión que tradicionalmente un «holding», con una cierta tendencia a la burocratización y al enfeudamiento por parte de burocracias políticas e inclusive de representantes, no los más brillantes, de la empresa privada metidos en el «holding», han producido a lo largo de los años.

El señor Presidente ha dicho que vamos a hacer este año un esfuerzo tremendo y creo que el país lo va a hacer. El primero que lo va a hacer es el Estado, el Gobierno socialista que en estos momentos rige los destinos de la nación, naturalmente que a costa de los bolsillos de los contribuyentes; va a hacer un esfuerzo tremendo el INI, a través de contratos programas, de subrogación de deudas y de aportaciones patrimoniales. Concretamente el Presidente del INI nos decía que la aportación patrimonial no tiene precedentes en estos últimos años y que es muy importante. Los trabajadores, vía los planes de reconversión, van a sufrir seriamente estas deficiencias, tradicionales unas y otras recientes, del INI. Entonces, como Diputado socialista por Madrid, donde hay naturalmente bastantes industrias y bastantes empresas del INI, me pregunto si va a haber también una correlativa mejora de la gestión, no sólo a niveles más o menos filosóficos y generales, sino de reorganizaciones profundas, de cambios de personas, porque muchos de los gestores que están desarrollando ahora su labor en muchas de las empresas del INI han demostrado su ineficacia en estos años atrás y en otros contextos políticos, económicos y tecnológicos y no hace pensar que en el momento actual se haya producido una mutación de mejora en ellos; si, como decía —y esto creo que lo había apuntado el señor Sáenz Lorenzo—, se va a reorganizar, inclusive si se va a sectorializar el «holding» en varios «holdings», etcétera. Me gustaría conocer las líneas de política un poco más generales que los datos concretos, numéricos y cuantitativos pero poco políticos que nos ha proporcionado el señor Presidente. Es decir, el Estado cumple, los trabajadores cumplen, los profesionales y los gestores del INI, ¿van a cumplir?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Abejón.
Tiene la palabra el señor Bahillo.

El señor BAHILLO FERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. Quiero, simplemente, hacer hincapié en un aspecto singular de la intervención del señor Presidente del INI que hace referencia a las cargas financieras. Mi Grupo está interesado en saber cuál es la incidencia real que han tenido estas cargas financieras en los resultados de explotación del Instituto y, más concretamente, en las disponibilidades líquidas.

Hay después un segundo aspecto en el que también quisiera incidir, que es que en la información del señor Moya se echa de menos, de alguna manera, el tocar aquellos sectores en los que está presente el Instituto y que pudiéramos definir como no conflictivos por sus resultados negativos. Es decir, que de alguna forma pudiéramos subrayar sus resultados positivos y su evolución positiva en este último año.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Bahillo.

Tiene la palabra el señor Presidente del INI.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Moya Francés): Quiero, en primer lugar, rogar a SS. SS. que si, por un defecto de interpretación en las notas apresuradas que he tomado, olvido alguna pregunta, me la recuerden, ya que mi intención no es dejar de contestar a ninguna de ellas.

Señor Diputado del Grupo Comunista, a la primera parte de su intervención le contestaría exactamente igual que he respondido en otros foros empresariales, sindicales, medios de comunicación tanto nacionales como extranjeros. La vieja polémica de la subsidiariedad del sector público o de la no subsidiariedad, en mi opinión, está superada por la Constitución, donde se reconoce la iniciativa del sector público en la actividad económica de España.

En mi criterio, y no me refiero al sector público, que no es de mi competencia, sino al INI, en este momento nos encontramos, como ya he dicho al principio, con un INI demasiado grande, demasiado heterogéneo y demasiado complejo, como consecuencia de los criterios de expansión en determinados sectores, o de incorporación de otros sectores o empresas cuya única justificación eran las pérdidas.

Esto no quiere decir que el Instituto no deba tener una labor de promoción y de protagonismo en el futuro en determinados sectores. Lo que ocurre es que, en mi opinión, primero hay que ordenar, que sanear lo que tenemos y simultáneamente, si es posible, y si no a continuación, abordar el tomar la iniciativa en una serie de nuevas actividades económicas, yo no diría que en sustitución de la empresa privada sino como complemento de la misma. Es decir, evidentemente, en una economía de mercado como la española, el peso del sector privado y su capacidad de generar puestos de trabajo es muy superior al del sector público. A mí me parece, y así lo he dicho en reiteradas ocasiones, que lo que une al sector público y al privado es mayor que lo que les separa,

sobre todo, en la actualidad, donde, por lo menos en lo que respecta al INI, compite con el sector privado sin ningún tipo de privilegios y sí, quizás, con algún tipo de discriminación como luego hablaremos de la Ley fundacional del INI, que crea ciertos impedimentos y dificultades en la gestión del Instituto. Y donde vemos más clara la actuación de otras actividades del Instituto, una vez ordenado y saneado, una vez puesto a punto, a nivel de gestión, todo lo que tenemos (que, como digo, ahora es demasiado heterogéneo y complejo y además con muchos sectores en crisis) es en aquellos sectores estratégicos, aquéllos en los que la participación del INI puede tener un efecto de arrastre o un efecto estimulante; dado que la dimensión de la inversión, la larga duración de la maduración de la inversión, o que el «partner», quien aporta la tecnología, son grandes grupos multinacionales, el único interlocutor posible que tienen en España, en determinadas áreas industriales, es el INI. Es decir, el INI debe continuar con su labor histórica de contribuir a desarrollar, a implantar en España sectores de futuro, los que en el futuro podríamos llamar estratégicos y, si es posible, acompañados por la iniciativa privada mejor que solos. En algunos casos, por el volumen de la inversión, por su riesgo, por su signo de moderación será el único interlocutor que encuentran determinados grupos multinacionales en España.

La siguiente pregunta era sobre el coste de la reconversión y las pérdidas de puestos de trabajo. En todo el planteamiento financiero y laboral de la reconversión en algunos sectores, el protagonismo mayor es del INI, como ocurre en el sector naval en los grandes artilleros; en otros lo comparte con el sector privado, como ocurre en la siderurgia, y en otros, afortunadamente, no tenemos ninguna presencia, como ocurre con la «línea blanca», la «línea marrón», los textiles prácticamente, etcétera.

El coste de la reconversión a nivel nacional, según las estimaciones de la Administración, es de un billón de pesetas. En lo que afecta al grupo INI hemos estimado que el coste es del orden de los 500.000 millones de pesetas. Hay que distinguir entre lo que es costepérdida y lo que son necesidades financieras. Yo me refiero a las necesidades de financiación.

En cuanto a pérdidas de puestos de trabajo en un horizonte de dos o tres años, las estimaciones que hacemos en el INI respecto al coste laboral de nuestra propia reconversión es alrededor de 20.000 personas. Hay que tener en cuenta que una gran parte de la pérdida de estos 20.000 puestos de trabajo, aunque no todos son con carácter inmediato sino a lo largo de dos o tres años, podrá realizarse por jubilación y por medios no traumáticos, y únicamente se producirá con carácter excepcional en algunos sectores especialmente críticos.

Respecto a las inversiones previstas para Ensidesa, las cifras que se han manejado, y que corresponden a los planes aprobados por la Administración, suponen desde el año ochenta y cuatro al año ochenta y ocho, 161.000 millones de pesetas, con el siguiente calendario: 18.000 millones en el ochenta y cuatro; 35.000 millones en el ochenta y cinco —estoy redondeando las cifras—; 42.000

en el año ochenta y siete, y 24.000 millones en el ochenta y ocho.

Quería aclararle que en el tema de las inversiones de Ensidesa no hay retrasos; es decir, todos los mecanismos de estudios, de preestudios, de análisis, de pliegos de condiciones se han puesto en marcha y en esto no tenemos conciencia en el Instituto de que se vaya con retraso, sino que se va a un ritmo que consideramos normal, con todas las precauciones y con todo el rigor con que hay que analizar y revisar el informe y la conveniencia de cada inversión.

Hunosa es uno de los mayores problemas, por no decir el mayor, que tiene planteado el Instituto, porque las pérdidas de Hunosa en el año 1983, si no recuerdo mal, son de 24.000 millones de pesetas, en parte cubiertas por subvenciones. La producción de Hunosa en el año 83 ha sido inferior a la de años anteriores; no se han cumplido las previsiones del contraprograma. Es decir, en Hunosa desde el punto de vista de gestión y de rendimientos económicos todo va mal. El problema es muy antiguo y el diagnóstico complejo. Hunosa, si me permiten ustedes la expresión gráfica, funciona más como una fundación que como una empresa. En Hunosa cualquier parámetro que manejemos no resiste un análisis empresarial. En Hunosa el porcentaje de destajos que hay en relación con la escasa presencia del sector privado en minería subterránea no se resiste, es muy inferior. El absentismo es altísimo. La conflictividad es también una de las causas de la disminución de la producción, y algunas veces determinados movimientos sindicales toman Hunosa como bandera política más que como una explotación de minas de carbón con grandes problemas.

En el Instituto no se ha planteado ni como hipótesis de trabajo el cierre de Hunosa. Lo que nos hemos planteado seriamente para 1983 es una negociación a fondo de todas las condiciones de trabajo, de todos los métodos, que tienen que cambiarse para mejorar los progresivos malos resultados que ha tenido Hunosa en los últimos años, que afectan al crecimiento de la subida salarial, a la disminución del absentismo, al aumento de la productividad y a la realización de algunas inversiones que en la minería subterránea siempre es imprescindible hacer para que pueda subsistir.

Resumiendo, Hunosa es un problema que nos preocupa mucho. No puede seguir como está. Es absolutamente insostenible para el INI la situación de Hunosa. No nos hemos planteado el cierre de Hunosa, pero sí seriamente la mejora de todos los parámetros de gestión y de control que son necesarios si no queremos que Hunosa continúe siendo una fundación en lugar de una empresa.

El señor Diputado ha hecho mención a planes salvajes de reconversión. Salvajes serán los planteamientos, porque hasta este momento no hemos hecho nada de reconversión. Se están planteando los temas con más o menos dureza, criticable desde unos u otros puntos de vista, pero realmente sólo se ha creado el marco legal para la reconversión, pero ésta todavía no ha comenzado, y, desde luego, en los aspectos que afectan al INI en ningún caso pretendemos que sean salvajes, sino absolutamente

racionales y con el mínimo coste, como he dicho antes, social y económico, pero, evidentemente, la factura hay que pagarla, porque si no la continuaremos pagando los contribuyentes españoles en años sucesivos, corregida y aumentada.

Varios señores Diputados se han interesado por el tema de Iberia, y quizá en este momento pueda darles respuesta a todos ellos. Las pérdidas de Iberia en 1983, evidentemente, han sido desorbitadas e imprevistas. Se calculaba que en dicho ejercicio iban a ser de 9.000 millones de pesetas y se han producido 28.000 millones de pesetas. Las causas principales son, en primer lugar, la caída del tráfico de pasajeros en aquellas líneas donde tenía mayor penetración Iberia y donde era más rentable para la compañía, fundamentalmente las de Iberoamérica, de Méjico al Sur. Esto tiene una relación directa con la revaluación del dólar por un lado y la tremenda devaluación de monedas nacionales por el otro.

Estas rutas, como Méjico, Venezuela, todo el Cono Sur, Argentina, Chile, etcétera, han visto devaluadas sus monedas en relación con el dólar en 1983 desde siete veces Méjico, tres o cuatro veces Venezuela y veinte o treinta veces los países del Cono Sur. Esto quiere decir que si traducimos en pesetas el caso de un mejicano, que es el menos exagerado, al que le costaba el viaje a España, en 1982, por Iberia, el equivalente a 200.000 pesetas, por ejemplo, ahora le cuesta 1.400.000 pesetas. A un venezolano, de 200.000 pesetas le ha subido a 700.000 u 800.000 pesetas, y esto ha supuesto la caída del transporte de pasajeros.

La reacción de las compañías aéreas, en algunos casos violando las normas de IATA, ha sido la lucha por el poco mercado residual, con una bajada de tarifas encubierta por unos procedimientos o por otros, y ello ha producido que no sólo se transporten menos pasajeros, sino que encima se han transportado vendiendo los billetes más baratos. Calculamos que este efecto ha supuesto unos 10.000 millones de pesetas de mayores pérdidas.

En segundo lugar, las cargas financieras. Iberia, en el año 1983, ha tenido unas cargas financieras aproximadamente del 11 por ciento sobre ventas, cuando sus competidores europeos más significados, como son Lufthansa o Swissair, tiene un 2,5 por ciento y la media de las líneas europeas oscila alrededor del 4 por ciento. Hay siete puntos de diferencia en contra de Iberia. Es el problema de capitalización a que tanto nos hemos referido.

En tercer lugar, Iberia, y no como consecuencia de un reciente pasado, sino como consecuencia de la historia de los últimos veinte años, tiene unos convenios con sus distintos colectivos de personal de tierra y vuelo, y dentro de los distintos colectivos que hay, aeropuertos, oficinas, auxiliares, mecánicos, etcétera, que en mi opinión son absolutamente irracionales e insostenibles. Les podría contar un repertorio inacabable de ejemplos, pero suprimiendo lo que consideramos menos sostenible, más abusivo, menos racional, entendemos que se puede conseguir un ahorro de novecientos mil horas extraordinarias al año y evitar las contrataciones de 1.100 eventuales al año, por ejemplo, logrando una movilidad funcional en

las tripulaciones en vuelo, que ahora son inamovibles cualquiera que sea el número de pasajeros y aunque la IATA permite que se vaya restando tripulación si el avión va vacío. Es decir, falta movilidad del personal. Por ejemplo, al personal de vuelo se le pagan dietas por comidas, cuando la tripulación come o cena en vuelo. Esto le supone a la compañía alrededor de 600 millones de pesetas al año.

Hacer la revisión de cientos de puntos de los convenios vigentes es absolutamente fundamental y puede llevarnos, como digo, a ahorrar novecientos mil horas extraordinarias y evitar la contratación de 1.100 eventuales.

En cuarto lugar, la gestión de la empresa, en mi opinión, no está a punto. Otras compañías extranjeras sintieron el trauma de la crisis unos años antes, mientras que en Iberia no se ha sentido sensiblemente hasta el año 1983, y todavía no ha tenido capacidad de reacción para ajustarse a este entorno desfavorable para Iberia y para otras compañías mundiales.

Entonces, a nivel de mejora de gestión hay importantes objetivos a cubrir, que están perfectamente identificados y que desde el INI tenemos el absoluto propósito de que se hagan en un plazo inmediato.

Hay planteado un exceso de personal en Aviaco (exceso que también está detectado en Iberia), del orden de unas 800 ó 900 personas, ya que en el plan que ha presentado la empresa a su comité están incluidas las bajas por distintos conceptos, y en Iberia no llegan a mil personas. Es decir, que el orden de tratamiento en Aviaco y en Iberia es simétrico u homogéneo.

Con esto contesto a la segunda pregunta, aunque yo quería aquí añadir algo más y es que este es el último esfuerzo que hay que pedir respecto del personal de Iberia. Para esto es necesario analizar las consecuencias de ese ahorro de horas extraordinarias y de la menor contratación de eventuales y así saber si Iberia ya tiene una plantilla «standard» y razonable o si hay que hacer nuevos sacrificios. En esto, hasta que no se consigan los primeros objetivos y se analicen los resultados, no tenemos elementos de juicio.

Financiación de Entursa. En el año 1984 está previsto capitalizar Entursa con 2.500 millones de pesetas, y los resultados de la compañía, con gastos financieros incluidos, han sido, en 1982, menos 429 millones de pesetas; en 1983, menos 384 millones de pesetas, y esperamos que en 1984 sean más 80 millones de pesetas. Los resultados, antes de gastos financieros —por eso ha sido una de las compañías en las que hemos tenido prioridad en su capitalización— fueron, en 1982, menos 86 millones de pesetas. En 1983 fueron más 206 millones de pesetas. Es una sociedad que ya se veía que era rentable, incluida una carga de gastos financieros, y había demostrado, a través de su mejora de gestión, de la ampliación de su mercado, etcétera, que era una sociedad que con una capitalización adecuada entraba en zona de francos beneficios, y antes de gastos financieros, se prevén unos beneficios para 1984 de 420 millones de pesetas.

Es decir, Entursa, en el año 1984, quedará suficiente y

adecuadamente capitalizada y entrará en zona de beneficios.

Con otros Ministerios, el INI tiene una dependencia sectorial (la dependencia jerárquica, como saben SS. SS., es con el Ministerio de Industria, sin embargo, con el Ministerio de Defensa, con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y con el Ministerio de Transportes tiene una dependencia sectorial), con otros Ministerios, repito, tenemos creados una serie de mecanismos de coordinación para que sea compatible la tutela del Ministerio de Industria con todos los Ministerios con los cuales tenemos esa dependencia sectorial, y en el caso de Entursa y del Ministerio de Transportes, no es una excepción.

Hemos comentado las características de la red hotelera de Entursa y son sustancialmente distintas a la red de paradores de turismo. Unicamente puede haber dos o tres casos donde podamos plantear el tema de si estarían ubicados mejor en la red de paradores que en Entursa determinados establecimientos hoteleros, como puede ser el de Santiago y el de León, porque son monumentales, pero esto lo estamos analizando sin ningún tipo de controversia ni tensión, sino viendo únicamente la economía a escala y buscando cuál pueda ser la solución óptima.

En cuanto a la política alimentaria, también en la división de alimentación nos hemos encontrado con participaciones heterogéneas y a veces incoherentes. El Instituto ha fijado una política de inversión-desinversión en el sector alimentario. Creemos, por ejemplo —y esto coincide el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y está coordinado con su política sectorial—, que el sector público en el mundo de los barcos de pesca no tiene, por la naturaleza del negocio, razón de ser, y por la escasa presencia que tenía el Instituto en este subsector, tenemos el propósito de desinvertir.

También es muy opinable si los mataderos están en las mejores manos, o en si las hay mejores que las del INI para manejarlos, bien sea en iniciativa privada o bien en cooperativas de ganaderos, también conectadas con las autoridades autonómicas, aunque la presencia del Instituto en mataderos es reducida.

Después de esta revisión, estoy recordando de memoria en qué otros casos hemos decidido desinvertir. Por ejemplo, teníamos una presencia casi simbólica en el sector de la miel.

Después de este proceso, que ya ha sido ultimado, prácticamente, en el transcurso del año 1983, si pensamos impulsar aquellos subsectores de la alimentación que tienen un empleo intensivo de capital, que generalmente sólo son desarrollados en España por grupos multinacionales y, excepcionalmente, por grupos privados españoles. Es decir, donde haya un empleo intensivo de capital, entendemos que la vocación del INI es estar presente, si es posible, con los sectores privados mejor que solos.

Hay planteado también un ambicioso programa de aprovechamiento de subproductos agrícolas, donde el INI está teniendo una actuación puntera a nivel de inves-

tigación, desarrollo y participación en industrias de promoción.

La agricultura creemos que es un sector de futuro y que el aporte proteínico que puede suponer para la dieta nacional es importante. Allí queremos estar presentes con privados españoles, que ya lo están también a nivel experimental, generalmente, y con multinacionales.

Estamos estudiando a fondo algunas nuevas técnicas de preservación, como es la liofilización, y algunos temas sobre materias para la conservación, colorantes, etcétera. Pensamos llevar a efecto una política expansiva y, de todas formas, la presencia de las industrias alimentarias del INI en bienes de consumo bajo marca, es importante. Estoy pensado en Carcesa, en los zumos Fruco, en todas las conservas cárnicas bajo marca Apis, y derivados de conservas hortifrutícolas.

El señor González-Estéfani me preguntaba sobre fondos de reconversión para el INI. Creo que está ya contestada la pregunta. El acceso que puede tener el Instituto a los fondos de reconversión, a través de los sectores declarados oficialmente de reconversión, son exactamente los mismos que tiene el sector privado; es decir, la cuota de participación en el sector es la cuota de participación en la financiación, y en aquellos sectores donde no estamos, no tenemos ninguna presencia.

El cómputo de los 500.000 millones de pesetas, que coincide con el coste de reconversión, cifra para que los «ratios» de recursos propios y ajenos sean correctos, es de este orden simple por cualquier procedimiento que lo hagamos. ¿Qué otros «ratios» podríamos facilitar para demostrar la inadecuada capitalización de los grupos del INI? En inmovilizados, sobre el balance consolidado (estimado, naturalmente), al 31 de diciembre de 1983, tenemos 602.000 millones de fondos propios y un inmovilizado de 1 billón 887.000 millones; es decir, una relación del 32 por ciento. Como había dicho antes, el otro «ratio» que para mí es, quizá, el más representativo, es que nuestras cargas sobre ventas en el año 1983 han sido del 13 por ciento, cuando la media de los sectores concurrentes oscila entre el 4 y el 7 por ciento.

Sobre proporción de financiación en divisas y financiación ajena, la media de los dos es del 40 por ciento, y sobre el total del pasivo, el 18 por ciento.

Los 29.000 millones de pérdidas, incluidos los resultados del año 1983, efectivamente son parte de aquellos 35.000 millones a que hice referencia en mi anterior comparecencia. Es decir, el conjunto del pasivo por todos los conceptos (proveedores, créditos vigentes) en aquellas fechas por efecto de la revalorización del dólar, era de 75.000 millones de pesetas. La incidencia que ha tenido esto en la cuenta de resultados en 1983 es de 29.000 millones, que son parte de los 35.000 millones a que me acabo de referir. El resto, siguiendo el sistema que se practica en todas las empresas españolas, se produce en el momento de realizarse la amortización del crédito. Yo creo que esto más que una pregunta era una petición de confirmación.

Los sectores en crisis generan no el 90 por ciento, sino del orden del 80 u 85 por ciento de las pérdidas del

conjunto del grupo. No sé si S. S. querría alguna aclaración más sobre esta cuestión. Efectivamente, confirmo que no el 90 por ciento, sino el 80 o el 85 por ciento de las pérdidas que genera el conjunto del grupo INI son imputables a siete u ocho empresas encuadradas dentro de sectores en crisis.

El señor GONZALEZ-ESTEFANI AGUILERA: Me refiero a una noticia de Prensa donde se manejaba la cifra del 90 ó 95 por ciento. Está recogida en este estudio que tenemos.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Moya Francés): Aproximadamente es así. Puedo leer las cifras más significativas. Las pérdidas de Hunosa —ya me he referido a ellas— son del orden de 24.000 millones de pesetas; Babcock Wilcox, 11.000 millones de pesetas; Ensidesa, 27.000 millones de pesetas; Aesa, 27.000 millones de pesetas; Astano, 5.392 millones de pesetas; Seat, 35.000 millones de pesetas —esto merecerá comentario aparte—; Iberia, 24.000 ó 28.000 millones de pesetas según que las pérdidas extraordinarias, por el efecto de la fluctuación de la moneda, se compensen o no con las revalorizaciones de activo que permite la Ley de Presupuestos. Es decir, cuando se habla de 24.000 ó 28.000 millones de pesetas depende del criterio que se emplee, pero, como mínimo, son 24.000 millones de pesetas.

En algunas empresas del Instituto las pérdidas son superiores a la nómina. Es decir, en estas empresas, efectivamente, sería preferible pagar los sueldos y las cargas sociales y no llegar al producto final, en que son mayores las pérdidas que el valor de la mano de obra que lleva incorporada.

Tenemos un documento detallado, por si a algún señor Diputado le interesa, de la pérdida por empleado en las empresas con déficit, antes y después de gastos financieros, y el récord lo tiene Babcock Wilcox —lo recuerdo de memoria— que tiene 2.800.000 pesetas de pérdida por empleado. Le sigue, si no recuerdo mal, Altos Hornos del Mediterráneo con 2.200.000 pesetas, etcétera.

Ratios con otras empresas. Evidentemente, tenemos innumerables estudios en el Instituto y seguimos, desde todos los puntos de vista, un examen comparativo de nuestras empresas con las de la competencia, y debo decir que no en todos los casos la comparación nos es desfavorable. Hay algunos ejemplos, como en el sector de fertilizantes, celulosa y papel, en el sector de energía eléctrica, en el sector del seguro, donde la mayor parte de los ratios son favorables.

Es muy prolija la información, pero estoy a disposición de los señores Diputados para en una reunión, si lo consideran oportuno, monográfica ponerles al corriente de todos estos parámetros de comparación. Por ejemplo, seguimos muy de cerca la cuota de penetración de los productos que venden nuestras empresas. En Enasa este año hemos comprobado con satisfacción el aumento de su cuota de penetración en el mercado de vehículos pesados y autocares, mientras que en algunos otros casos ha dis-

minuido, y lo centramos en la eficacia del control por parte del INI de estos parámetros tan sofisticados como son aquellos a los que me estoy refiriendo.

Política de compras. Este es un tema que necesariamente tenía que preocuparnos. En el año 1983 el INI compró del orden de un billón de pesetas a proveedores externos; de ellos solamente un 8 por ciento corresponde a ventas inter INI, es decir, suministros de una empresa a otra del INI. Un 26 por ciento procede de importaciones, en su mayor parte maquinaria especializada o materias primas, y el resto, del orden de un sesenta y tantos por ciento, a proveedores privados. Por eso decía antes que la sinergia o lo que une al grupo del INI con el sector privado, es más que lo que le separa.

Hay millones de trabajadores y miles de medianas y pequeñas empresas que viven de suministros a empresas del Instituto. La primera medida que tomamos y ya está concretada, es confeccionar un mapa de empresas privadas. En ese momento sabremos cada año el 31 de diciembre quién ha suministrado a las empresas del Instituto por una cifra superior a 20 millones de pesetas; además las tendremos agrupadas por grupos financieros, es decir, las que estén encuadradas entre las multinacionales, entre los grupos financieros españoles u otros grupos del sector público. Esto nos permite realmente hacer un análisis y tratar de optimizar las compras.

Después a lo largo del año 1983 se han celebrado unas reuniones y se han cubierto una serie de programas para hacer lo que llamamos en el marco interno un código de compras. En este sentido, igual que en otros aspectos de planificación y control, el grado de uniformidad y eficacia del grupo INI es muy alto, en mi opinión.

En el caso de las compras habría que aumentar la cooperación entre las empresas del grupo, habría que establecer un código de conducta y habría que normalizar determinados crecimientos de compras. A los responsables de las compras habría que proporcionarles el adecuado nivel dentro de los cuadros directivos de las empresas, porque muchas veces no tenían presencia en los órganos de decisión, donde un responsable de miles de millones de pesetas de compras debería estar presente.

Pensamos dedicar no doscientos, sino cuatrocientos directivos a la creación de nuevas actividades. Para esto hemos dotado de nuevos medios a la división de desarrollo corporativo, quiero recordar que es del orden de cincuenta personas, y después hemos creado lo que nosotros llamamos gerencias de nuevas actividades. Este nuevo instrumento consiste en que, dependiendo directamente del Presidente de la compañía y totalmente liberado de cualquier otra responsabilidad, un personal directivo de suficiente nivel y cuyo nombramiento tiene que ser aprobado por la Comisión ejecutiva del Instituto y con un equipo de trabajo adecuado (economistas, técnicos analistas, etcétera), tiene que dedicarse exclusivamente al desarrollo de nuevas actividades en aquellas empresas que van a generar desempleo, y con especial énfasis en aquellas regiones donde esto puede tener mayor influencia, como son los casos de Asturias, Galicia o Levante.

Esta gerencia de nuevas actividades no sólo está bus-

cando oportunidades en sectores estratégicos, como es la misión fundamental de la Dirección de Desarrollo Corporativo, sino que busca la creación de puestos de trabajo, aunque sea mediante una labor de estímulo de las empresas del Instituto, es decir, cooperativas, explotaciones agrícolas, negocios familiares, etcétera. El objetivo de estas gerencias de nuevas actividades es la creación de puestos de trabajo, lo cual no prejuzga que esté presente el Instituto. Con algunos entes autonómicos que se han mostrado especialmente inquietos e interesados por esta idea, hay unos planes bastante a punto para concertar los esfuerzos de los entes autonómicos con estas gerencias de nuevas actividades. Por ejemplo, el caso de Navarra es una buena muestra a nivel de lo que se está consiguiendo poner en marcha.

El plan secreto de beneficios, si existe, debe ser tan secreto que ni yo mismo lo conozco. Lo que sí decimos, y no es ningún secreto, es que si se toman las medidas de fondo que son necesarias y de una vez afrontamos la factura que tenemos que pagar los españoles para deshacer los entuertos del INI y nivelar su situación en el aspecto de coste social, de coste financiero y por supuesto —luego me referiré a ello— de exigencia de calidad de gestión, si esto se pudiera hacer idealmente, el uno de enero de un año, nuestro conocimiento, nuestros cálculos y nuestro compromiso sería que al año siguiente el INI equilibraría sus resultados. Como esto es absolutamente imposible hacerlo el uno de enero de 1984 o de 1985, por todo tipo de razones (aunque el ajuste sea profundo y riguroso, será como mínimo a lo largo de dos años), lo que sí entendemos es que, haciéndolo en un horizonte de tres o cuatro años, el Instituto tiene ahí una razón insuperable para equilibrar sus cuentas de resultados y para obtener unos beneficios.

Las cifras que citaba S. S. sobre el porcentaje o la incidencia en el déficit público de las pérdidas del sector público no puedo contrastarlas ni tengo comentario que hacer. Lo que sí ha quedado perfectamente puntualizado, creo yo, es la absorción que hace del Presupuesto del Estado la aportación que recibe el grupo INI concretamente y cómo sus planteamientos financieros, a nivel de mercado, no tienen prácticamente incidencia en el año 1984 si se cumplen los objetivos en la liquidez del sistema financiero.

Reforma del Estatuto del INI. En esto coincido completamente con el planteamiento que ha hecho su señoría. El INI no puede seguir rigiéndose por la Ley Fundamental del año 1941. Creemos que es extraordinariamente urgente su modificación. Sabemos la complejidad legislativa que tiene este tema, porque a ello está unido el problema de la presencia de los entes autonómicos y de los trabajadores en las empresas públicas, en el proyecto de Ley que ha solicitado el Grupo Parlamentario mayoritario al Gobierno. Pero la propuesta que hizo el INI, y de la que ya dispone el Gobierno, se basa en conceptos muy sencillos, es decir, que el INI continúe siendo un ente de derecho público, que no está sujeto a la Ley de Presupuestos Generales del Estado ni a la Ley de Patrimonio y Contratos del Estado (que es absolutamente incompati-

ble con la agilidad y procedimiento de un «holding» industrial de estas características), que esté sometido a control parlamentario, es decir, que por el Parlamento se le asignen los recursos que considere que sean convenientes para cada ejercicio y se dicten las directrices cuyo seguimiento y control le corresponde —digamos— e el día a día al Gobierno. En nuestro proyecto de nueva Ley del Instituto proponemos que el uno de abril —y creo recordar que el uno de octubre— se rindan cuentas al Parlamento del grado de cumplimiento de estas directrices y del uso que se ha hecho de estas exenciones patrimoniales. Esto es, en líneas generales lo que se pretende con la nueva Ley del Instituto, es dotar de suficiente seguridad jurídica a su autonomía de gestión, que en estos momentos es totalmente arbitral.

Causas de la situación financiera actual. En mi opinión, son dos. En primer lugar, en otras épocas en que el coste del dinero era mucho menor y en que las expectativas de beneficios se preveían a más corto plazo y, además, en mucha mayor proporción, se acometieron las inversiones, como era normal en general en España, con una relación de recursos propios y ajenos del 15-20 u 85-80. Ahora estas inversiones no rentan o rentan menos y el coste del dinero, de 8 ó 10, ha pasado al 20 por ciento. Esto no se ha corregido durante los últimos diez años y ha sido la bola de nieve. Este ha sido uno de los motivos.

El otro motivo es la no reposición de las pérdidas que han generado las empresas por causa de los gastos financieros o por causas coyunturales, estructurales o de la mala gestión y que, a su vez, han devengado intereses. Creo que estos dos motivos son suficientes para explicar la situación financiera del grupo INI.

Financiación exterior. En el PAIF de 1984, en aplicación de fondos, el Instituto piensa endeudarse en 75.000 millones de pesetas y en 200 millones de dólares. Aunque no recuerdo exactamente quién me lo ha formulado, creo que esta es la pregunta: la proporción de endeudamiento para el año 1984.

¿Qué sectores mejoran? El del aluminio espectacularmente en el año 1983, fundamentalmente por la recuperación de los precios del mercado internacional. El problema del aluminio no se ha solucionado porque los precios hayan subido, sino porque han recuperado los niveles que tenían en el año 1981. Es decir, la caída de los precios de venta del aluminio, que pasaron de 1.500 ó 1.600 dólares/tonelada en el año 1981 o principios de 1982 hasta 950 dólares a finales de 1982. En estos momentos los precios en dólares son aproximadamente los mismos que en el año 1981.

Ha tenido una mejora importante, a pesar de ser un sector también con dificultades, Ence, la Empresa Nacional de Celulosas. De las grandes empresas de celulosa que hay en España, es la única que sobrevive; es decir, es la empresa de cabecera del sector, todas las demás son privadas.

También está Enasa-Pegaso, que de perder cerca de 10.000 millones pesetas pasa a perder, en el año 1983, 2.300 millones y genera un «cash flow» importante. Sus

previsiones para el año 1984 son cubrir el punto crítico y obtener unos pequeños beneficios. Debo decir que el caso de Enasa —mi administración no afecta a los últimos tres o cuatro años— es el mejor ejemplo de gestión en cuanto a capacidad de ajuste sin traumas, de punto crítico, de «stocks», de transformación de personal indirecto o directo, que conozco en toda mi experiencia de empresario privado y público. Es decir, la trayectoria, durante los últimos tres o cuatro años, de Enasa es absolutamente ejemplar y paradigmática, a pesar de que ha continuado disminuyendo la matriculación, la demanda de todos los productos que elabora, como consecuencia de su mejora de gestión interna a todos los niveles, reducciones salariales, reducciones de plantillas, transformación de puestos indirectos en directos, reducción de circulante, intento de penetración, etcétera, a pesar de que en el año 1983 la matriculación de vehículos industriales pesados ha sido del orden del 46 por ciento de la que hizo en 1984, pues durante el noveno año consecutivo ha continuado descendiendo la matriculación de vehículos pesados en España. En el año 1983, las matriculaciones fueron un 96 por ciento en relación con el año 1982.

La empresa Carcesa ha tenido una mejora espectacular también y en general la División de Alimentación.

Construcciones Aeronáuticas, S. A., CASA, ha tenido un ejercicio brillante y se mantiene.

Por supuesto, todo el grupo de empresas eléctricas, con especial significación para Endesa, ha tenido mejoras importantes, y algunos casos, como el de Unelco, que es la que suministra luz a Canarias, y Gesa, la del archipiélago balear, no son comparables con las otras, pero Endesa está a la cabeza del sector o entre los dos o tres primeros, cualesquiera que sean los «ratios» de comparación que se utilicen.

La empresa Oesa, la molturadora de soja, ha tenido unos incrementos importantísimos en producciones y en venta, así como SKF y Entursa.

Organización del Instituto. Como hasta el año 1982 se vinieron produciendo incorporaciones de nuevas empresas, todas ellas en pérdidas, ese es el momento de su historia en que es más grande, más complejo y más heterogéneo, como he dicho otras veces. La organización del Instituto ha ido evolucionando de forma muy simple. En la época del marqués de Suances, la organización era absolutamente vertical: presidente, vicepresidente, gerente y subgerente. El tamaño del INI de la época del marqués de Suances era aproximadamente el tamaño de Ensidesa ahora. Posteriormente fue creciendo y se recurrió a la fórmula de los directores de sector: cinco; después se recurrió a la fórmula de los directores de división: 12, que todavía sobrevive, y últimamente hemos dado otro paso. Es decir, el manejo de 12 divisiones dependiendo jerárquicamente del Presidente del INI, pero funcionalmente de órganos colegiados como el Comité Financiero y la Comisión Ejecutiva no era, en nuestra opinión, suficientemente fluida ni eficaz. Para ello hemos hecho una distribución de funciones. Se ha potenciado en funciones ejecutivas notablemente la posición del Vicepresidente del INI, que por la propia Ley Orgánica tie-

ne un contenido no definido, es simplemente la sustitución protocolaria del Presidente; se ha reforzado la posición del Vicepresidente del INI y se le ha hecho responsable directamente de un grupo de divisiones muy importantes y muy conflictivas. A continuación, se han creado dos direcciones generales para coordinar cuatro o cinco divisiones cada una y, por último, reportan directamente al Presidente aquellas empresas que por su naturaleza y su tamaño, por su complejidad o por su situación coyuntural, cualquiera que sea el organigrama que se pretenda montar, siempre están encima de la mesa del Presidente, como son IberiaAviaco, las eléctricas y la automoción. Este sistema lleva funcionando desde el mes de septiembre y, en mi opinión personal, ha supuesto una ventaja importante.

Esto nos permite analizar con todo detalle las cartas mensuales, que es el análisis de los balances mensuales y sus desviaciones con los presupuestos, y nos permite, además, no sólo exigir y controlar a los Presidentes de las empresas, que es parte de nuestra obligación, sino también ayudarles, porque hay una serie de factores que les rebasan y la contribución del Instituto de la Plaza de Salamanca puede ser extraordinariamente útil para los gestores de las empresas.

De todas formas, nosotros vemos la solución definitiva, como ha apuntado S. S. en la creación de los «sub holdings». En el grupo INI nos encontramos con el sector del aluminio, que ya estaba organizado así: Endesa, Aluminio Español, Alúmina; ahora se le ha incorporado Aluasa; pero el esquema era el mismo y veíamos que esta descentralización de funciones tenía más ventajas que inconvenientes.

A continuación hemos traspasado toda la cartera de las compañías eléctricas del INI a Endesa, con objeto de que la planificación y el control de estas sociedades sea de Endesa, y no del INI, porque entendemos que ellos tienen más tiempo, más medios y están más capacitados, por especialización, para realizar esta función de planificación y seguimiento. Y estamos pensando en adoptar esta fórmula en alguna otra división que, por sus características, nos parezca idónea, por ejemplo, si se estudia, Endesa, como cabeza de la División de Alimentación.

Pensamos que la mayor parte de las Divisiones del Instituto, si estas experiencias diesen resultado, deben adoptar estas fórmulas. Los criterios son que el Instituto, en estos momentos, quizá tenga más funciones de las que pueda acometer con toda eficacia, y sin renunciar a las funciones que le son inherentes, como la asignación de recursos, planificación estratégica y control, la retirada de confianza y el nombramiento de Presidentes, etcétera, pensamos delegar parte de estas funciones en unos llamados «subholdings», o cabeceras de participación en sectores homogéneos, que creemos que tiene más ventajas que inconvenientes, y hacia ahí nos orientamos.

El tema de las cifras y las dotaciones humanas que pensamos dedicar a nuevas actividades y a la búsqueda de sectores de futuro creo que está comentado.

La participación de sociedades de capital-riesgo creemos que es uno de los instrumentos que debemos

utilizar y, así, recientemente, el Instituto, previa aprobación del Consejo de Ministros, ha fijado una participación de 400 millones de pesetas en una sociedad norteamericana, Galasis, que tiene este objetivo, y hemos creado con Data otra sociedad en España repartiendo el capital al 50 por ciento, y creemos que este, aunque no sea el único, es uno de los instrumentos que debemos utilizar para la búsqueda de oportunidades en sectores de futuro.

Tengo una relación de los sectores que estamos estudiando con especial interés.

En el año 1983 se han puesto en marcha varios proyectos, uno relacionado con inmunología genética aplicada, otro con la química fina, otro con el mantenimiento de ordenadores, etcétera. Está pendiente de aprobación otro proyecto, y están en estudio treinta y ocho proyectos más sobre los cuales pensamos tomar una decisión, yo espero que sea positiva, en el transcurso del año 1984.

Las dotaciones económicas a las que me he referido antes eran: 8.225 millones para nuevas actividades; 1.350, para fomento de investigación, que se convierten en 6.750 millones con la aportación de las empresas; 5.587 millones, para los «sodis», y entendemos que para el año 1984 esto será suficiente.

Sobre el tema de Iberia y Aviaco creo que he respondido. Si se necesita alguna aclaración complementaria, estoy a su disposición.

En cuanto a la automoción, tenemos el ejemplo, en mi opinión brillante, de Enasa, aunque la crisis del sector y toda la reordenación que está habiendo a escala mundial en el sector de la automoción de vehículos pesados es muy problemática, pero los hechos son esos.

Y respecto a Seat, creemos que en el año 1983 ha alcanzado un máximo histórico de pérdidas. Debo decir que en el año 1982 las pérdidas de Seat fueron de 23.000 millones, pero, con criterios homogéneos, en el año 1982, en lugar de los 33.000 millones que he dicho antes, serían 20.000 millones de pesetas. En las auditorías que se hicieron el año pasado en Seat se consideró que se capitalizaban una serie de gastos y que las amortizaciones eran insuficientes, y se han endurecido los criterios en el transcurso de 1983 aproximadamente en 13.000 millones de pesetas, es decir, que, con criterios homogéneos, las pérdidas de 1983 serían ligeramente inferiores a las de 1982. De todas formas, a pesar de esta trágica historia reciente de los resultados en Seat, e origen está en el incumplimiento clamoroso de Fiat del contrato que tenía con Seat, y esto, como en alguna ocasión ha tenido oportunidad de explicar a los medios de comunicación, es un caso sin precedentes. Hizo un daño cuantificable en el caso de Seat, y tanto el incumplimiento por parte de Fiat como sus consecuencias fueron realmente vejatorios para el Estado español, para el Gobierno español y para el INI. Esto obligó a todo un reajuste estratégico de productos y de mercados de Seat a su costa, con la permanente hostilidad de Fiat, que ha empleado todos los medios de «lobby» y de entorpecimiento de las actuaciones de Seat, tanto en España como fuera de ella. Todo esto ha culminado, afortunadamente, con un fallo totalmente favorable a Seat en el Tribunal de París y esperamos que esta

labor de entorpecimiento disminuya o se paralice, porque, a pesar de eso, en estas últimas semanas ha continuado toda la política de obstrucción de Fiat en el desarrollo y consolidación de Seat.

Desde el punto de vista laboral, Seat ha sido la única empresa del Instituto, posiblemente la única gran empresa española, sea pública o privada, que se ha reconvertido por su cuenta, por lo menos parcialmente. En los últimos tres años, su plantilla ha disminuido en 7.000 personas y los crecimientos salariales de estos tres últimos años han sido muy inferiores a la media del propio grupo INI y del propio sector de automoción (en esto realmente los trabajadores han dado un ejemplo de responsabilidad, tanto en el acatamiento de las bajas como en el de la moderación salarial), hasta el punto de que Seat, que era la que hace tres años tenía mayor coste por empleado u obrero, en estos momentos es la penúltima; Ford, Renault, General Motors tienen un costo superior por operario al de Seat. El año 1984 ha sido crucial para Seat; ha lanzado dos modelos de Volkswagen y dos modelos de tecnología propia: el llamado S-1 Ibiza, que es el equivalente al Ford Fiesta o al Corsa, y el S-3, que es el sustituto del 131. Si los lanzamientos, como esperamos, se producen en plazo, van a suponer un incremento de ventas importante; el «mix» de estos productos, de los coches comercializados y producidos en España Volkswagen, va a producir un incremento de venta importante, de hasta unos 298.000 millones de pesetas, creo recordar, con 350.000 unidades y, sobre todo, un margen mucho mayor por unidad, los ciclos de los automóviles, como otros productos de consumo, cuando declinan su ciclo vital se van estrechando. Además, se va a dar un impulso importante a la exportación.

Las relaciones con Volkswagen, que hasta el momento son puramente comerciales, se han desarrollado con absoluta satisfacción por ambas partes y tengo constancia de que desde el Presidente del Comité de Vigilancia, que es un sindicalista de Volkswagen, hasta el presidente ejecutivo de Volkswagen están verdaderamente satisfechos de la planta de Pamplona, del esfuerzo y la capacidad de asimilación de los técnicos de Seat y del cumplimiento de los plazos y programas. En estos momentos se está negociando con Volkswagen una mayor integración en los programas de Seat, aunque todavía está sin definir; caben varias modalidades, esto depende de las definiciones estratégicas de sus productos para el año 1989, aunque hay que empezar a tomar las decisiones ahora, y esperamos que en el transcurso del año 1984 esto se pueda plasmar, en todo caso, con una mayor vinculación en cualquiera de las modalidades que se están considerando y entre las que no se excluye una posible toma de participación de capital. De todas formas, el año 1984 parece difícil y decisivo y están previstas unas pérdidas de 18.000 millones de pesetas, si no recuerdo mal, pero con unos criterios muy rigurosos contables entraremos en zonas de beneficios en el segundo semestre del año 1984; es decir, ya en los últimos cuatro meses del año se espera que dé beneficios la cuenta de resultados de Seat.

También está el tema del saneamiento, de los benefi-

cios, de la solidaridad y de la gestión. Evidentemente, creo que en esto hemos predicado con el ejemplo, porque antes de pedir sacrificios a los demás hay que empezar a pedírselos a uno mismo. El dato conocido es que de los 62 presidentes que tienen las empresas directamente participadas por el Instituto se han hecho 44 nuevos nombramientos y han sido sustituidos 46 presidentes.

Los criterios que se han seguido han sido de pura profesionalidad. Suponemos que en esto habrá habido el margen de error tolerable y, en definitiva, se ha producido una profunda renovación a nivel de los máximos responsables de las empresas públicas y estos cambios y los nuevos estilos de gestión y objetivos tardarán un tiempo razonable en calar en las estructuras inferiores, pero esperamos que lo hagan. Este es un primer punto.

Segundo, los compromisos que primero concretamos, antes de pensar en capitalizar o de pedir a los trabajadores sacrificios, fueron con nuestros propios gerentes y responsables, ya que a través de los Presupuestos anuales, a través de los planes estratégicos, de los controles mensuales y de las auditorías exigimos un cumplimiento exacto de los objetivos y de los Presupuestos y tomamos medidas de corrección, en unos casos todos juntos, cuando se debían a factores exógenos, y en otros con especial incidencia en los directivos de las empresas, cuando eran imputables a la gestión. En este sentido, los esfuerzos y compromisos son máximos. Esperamos tener acierto en la realización de estos compromisos y objetivos.

La siguiente pregunta creo que está contestada en parte. Evidentemente, el sobredimensionamiento y la falta de adecuación de la oferta y la demanda no es la única explicación para justificar los resultados del INI; está la falta de capitalización, los excesos estructurales de plantillas, donde las hay y, evidentemente, hay mucho que mejorar, aunque en parte se ha hecho a nivel de gestión.

Respecto a Iberia y Aviaco, también tienen algunas servidumbres, como consecuencia de ser servicios públicos, que son cuantificables y que pueden contabilizarse en la cuenta de resultados de estas compañías o en otras partidas del Presupuesto del Estado. Yo soy partidario, por la propia transparencia, de que se contabilicen en otras partidas del Presupuesto del Estado. Esto hace referencia a las tarifas, a las subvenciones por los tráficos interinsulares y a las familias numerosas, que tienen un descuento, y que no son repuestos por el Presupuesto del Estado. Esto a ambas compañías les incide negativamente en su cuenta de resultados y les supone del orden de 3.600 a 4.000 millones de pesetas. De estas servidumbres públicas, por su naturaleza de servicio público, no recuerdo ninguna otra destacable en las empresas del grupo INI, aparte de que esto es común al sector público privado, por la limitación de la subida de las tarifas en algunos sectores, como el de fertilizantes o el sector eléctrico etcétera; pero específico, por su condición de empresa pública, yo no recuerdo en este momento ningún otro ejemplo representativo, aparte de Iberia y Aviaco.

Sobre los sectores punta, siento no encontrar en este momento una relación de los sectores en los que estamos trabajando con carácter prioritario, pero, luego, entre

ellos está la aeronáutica. El tema de Casa creemos que es una realización importante, de gran porvenir y que no debe desaprovechar ninguna oportunidad.

El Ministerio de Defensa está ayudando mucho en el sentido de ser muy exigente con las contrapartidas que puedan obtenerse en general de la industria española, bien sea privada o pública, en el caso de la aeronáutica, de CASA, a través de fabricar determinados componentes de equipos que se importan, a través de desarrollar determinados conjuntos de nuevas compras que todavía no están definidos en los prototipos, y el desarrollo y la co-producción de esos prototipos crea la exigencia de que participe CASA o cualquier otra industria de Defensa del Instituto.

Como SS. SS. saben por la prensa, en relación con la oferta de dieciséis 2.1.2 hecha en Estados Unidos, a las Fuerzas Aéreas Norteamericanas, yo creo que se están moviendo todos los estamentos implicados en el tema con una gran agilidad y esperamos que los resultados se correspondan con los esfuerzos.

La coordinación con Iberia existe y es una de las responsabilidades del INI. Lo que ocurre es que todo el tercer nivel y este programa no los tiene definidos Iberia y no hay ninguna posición tomada en relación con el 235. Sin embargo, yo coincido con S. S. en que la mejor referencia para poder exportar es que antes la línea de bandera nacional haya demostrado su confianza en el producto adquiriéndola, pero sobre esto no hay nada definitivo y el problema está más bien en toda la planificación del tercer nivel y en el análisis de todas las alternativas, más que en el modelo concreto de avión. La responsabilidad de la coordinación y la toma de decisiones, teniendo en cuenta los intereses del conjunto del grupo, corresponde al INI.

La otra pregunta creo que está contestada. Eran otras causas de pérdidas, los fallos de gestión y las personas. Si S. S. quiere alguna aclaración, con mucho gusto lo haré. Si no, la doy por contestada.

Cargas financieras sobre resultados. Yo creo que ya está comentado. De todas maneras, repito los datos: En 1982, los costes financieros fueron 177.000 millones de pesetas. En 1983, 208.000 millones. Y los resultados, antes del coste financiero, fueron de más 40.000 millones de pesetas en 1982; y en 1983, más 48.000 millones.

Hay sectores con resultados positivos. Ya me he referido antes a ellos. Si necesitan alguna información complementaria, estoy a su disposición. Con mucho gusto se la daré.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Moya. Vamos ahora a seguir con nuevas preguntas al señor Presidente del INI.

Preguntaba al señor Presidente del INI si le parecía oportuno un descanso. Tal vez les parezca así a los señores Diputados. Tengan en cuenta que llevamos ya mucho tiempo con intervenciones de forma continuada.

¿Creen conveniente continuar o prefieren un pequeño descanso? (Pausa.) Vamos a seguir.

Tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo, por el Grupo Mixto.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Doy las gracias al señor Presidente del INI por su intervención contestando a mis preguntas. Pero quiero insistir en alguna de ellas, porque, seguramente por falta de precisión por mi parte, han quedado para mí ciertas cuestiones no suficientemente aclaradas. Por ejemplo, cuando hablábamos de Ensidesa, me refería fundamentalmente a cómo se van a financiar las inversiones que están previstas en el calendario que el señor Presidente ha señalado.

Y cuando me refería a Iberia yo señalaba que existe un compromiso por parte del INI de equilibrar la estructura de fondos propios y situarla en la estructura de 40 a 60 en el año ochenta y seis. Yo le preguntaba cómo se va a concretar anualmente esta aportación de fondos y en cuánto se cuantifica la aportación financiera para este trienio.

En cuanto a lo de la reestructuración salvaje, yo me refiero a que esto se ha producido particularmente en mi región, donde ha habido unos desequilibrios tremendos. No se tiene en cuenta suficientemente a aquellos sectores que tienen una influencia decisiva, por lo menos en mi comarca; por ejemplo, en Ensidesa, de Mieres, se desbarataron las instalaciones y se produjo un desequilibrio total, ha biendo desaparecido una población del orden de 20.000 habitantes. A eso me refiero fundamentalmente, no a analizar los desequilibrios. Si usted coge dos sectores, por ejemplo: el carbón y la siderurgia en Asturias, aquello es un desierto. En Mieres quitaron la siderurgia y desaparecieron 20.000 habitantes, produciéndose una verdadera trepidación.

Por otra parte, a mí me interesa, señor Presidente, aclarar el problema de Hunosa. Este es un problema serio que nos preocupa a todos los ciudadanos y a todos los españoles, es un problema ya crónico y yo creo que el fondo de la cuestión está en una infravaloración del carbón, inicialmente.

Yo llevo viviendo durante más de 20 años, desde la dictadura, muy de cerca los problemas del carbón en Asturias antes de la creación de Hunosa, y he escuchado siempre algo que coincidía con lo que señalaba usted. He oído decir siempre que los mineros asturianos son víctimas de agentes. Usted habla de algunos sindicatos; es posible que en determinados momentos ocurra esto con algunos sindicatos. Yo no lo descarto en absoluto, pero ése no es el problema. Cuando se hizo un plan de acuerdo con los trabajadores en Hunosa, los obreros y los técnicos estaban preocupadísimos por las instalaciones de Hunosa y estaban dispuestos a sacar a Hunosa del marasmo en que se encontraba y del abismo al que se había precipitado. Yo le puedo decir que cuando se hizo un plan de reconversión —y eso lo conoce usted posiblemente— de acuerdo con los trabajadores, ahí se pasó de una producción, y hay que tener en cuenta qué es lo que hemos heredado en Hunosa; se heredaron residuos, materiales que no existían y minas totalmente abandonadas. Pero usted sabe que cuando se estudia ese plan de reestructu-

ración de Hunosa se pasa de 765 kilos por jornal en el setenta y ocho a 983 en el 82. En el absartismo, del que usted dice que es especialmente alarmante, efectivamente se fue del 22 por ciento en el 78 al 15 por ciento en el 82, y las pérdidas por conflictividad han bajado de 294.000 toneladas en el setenta y ocho a 169.000 en el ochenta y dos.

Yo creo que son cifras que ponen de manifiesto la preocupación de los trabajadores y que no es allí fundamentalmente donde está la responsabilidad, aunque, evidentemente, puede haber algún error.

Yo creo que el problema fundamental de Hunosa es, en primer lugar, repito, una infravaloración del carbón y, en segundo lugar, una herencia que hemos recibido y por la que estamos pagando, particularmente los mineros, un duro tributo.

Después, independientemente del problema fundamental, de que analicemos la plantilla, pero desde arriba, desde la dirección de esa plantilla, y las funciones correspondientes, y verá usted, señor Presidente, cómo hay una disfunción tremenda que empieza por arriba, porque en diversos momentos se ha señalado que la producción y la distribución eran demenciales, y eso no se ha solucionado.

Hay que elaborar un plan estratégico de Hunosa, de acuerdo con las necesidades del país, que a todos nos interesa, y estamos seguros de que ese problema se resuelve.

Allí se inició hace un año o dos la implantación de medidas y eso se cortó inmediatamente. ¿Por qué? Nosotros no lo sabemos. Estúdiense los problemas de fondo de Hunosa y verá usted cómo se encuentran soluciones y un espíritu tremendo de colaboración, sin excedentes, en el conjunto de las fuerzas sociales de la región.

Fundamentalmente, a eso quería referirme, y no quiero cansarles más a ustedes.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Mardones, por el Grupo Centrista.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente. Yo quiero comenzar, en primer lugar, agradeciendo al señor Presidente del INI la contestación que ha dado a mis anteriores cuestiones, de una forma muy profesional, y, sobre todo, reconocer una cuestión que yo valoro en su información: el sentido crítico, incluso de autocrítica, con que el señor Presidente del INI, sin concesiones de ningún tipo a enjuiciamientos de valor político, ha dado a la gestión, a la cuenta de resultados y el PAIF de determinadas empresas del «holding».

Y dicho esto, señor Presidente, quisiera hacer las siguientes preguntas, al hilo de los anteriores, en cosas que me parece que no han terminado de ser suficientemente informadas, por limitaciones de tiempo, así como algunas otras nuevas.

El señor Presidente, al hablar de la línea de los subsectores industriales que no tocaba el INI, se ha referido a la línea blanca, a la línea marrón, a los electrodomésticos, etcétera, pero me ha parecido escuchar que se ha referido

al sector textil. Tenemos aquí Textil Tarazona, en que el INI tiene una participación mayoritaria, y me gustaría saber si entra en una reprivatización por decisión del Gobierno o si el INI, vista la cuenta de resultados y la situación de Textil Tarazona retrae su participación accionarial en esta empresa.

Nada más, porque me pareció escuchar esta referencia a que no había sector textil, y la hay, por lo menos Textil Tarazona.

La segunda pregunta es que, con relación a Entursa, en el tema que anteriormente se ha planteado, me estaba refiriendo, y el señor Moya también, a que la futura cuenta de resultados de Entursa usted ha dicho que entiende que va a ser positiva y con superávit en los próximos años, si será en el supuesto de que Entursa no vaya ni a aumentar su red de instalaciones hoteleras, punto primero, y que Entursa no vaya a tener que hacerse cargo, al menos, de la administración de hoteles del grupo Rumasa que no pueden ser reprivatizados. ¿Existen algunas expectativas de tener que aceptar este compromiso, o no?

Y en relación con Entursa, dentro de todo lo que es el circuito turístico, sería un poco extraño que una situación que todos deseamos, y el señor Presidente nos ha convencido sobre Entursa, no tenga una correlación con esa otra empresa que está ya trabajando para el sector turístico, como es Viajes Marsans, sobre todo con los resultados de la auditoría de este año, en que aparecen 3.000 millones de pérdidas acumuladas. Desearía saber cuál es la situación, porque tiene que haber una correlación entre estas empresas del sector turístico, aunque una empresa se dedique al servicio de viajeros, y también la situación de las anomalías que se han detectado y su enjuiciamiento por el INI.

Hay una tercera pregunta en relación con Iberia y con lo planteado anteriormente, y es la solución a este déficit crónico que puede plantearse en Iberia a través de estos 28.000 millones de pesetas con que ha cerrado el déficit en 1983, porque no he encontrado en la respuesta del señor Moya una clarificación del futuro de ese saneamiento. ¿Va a ser porque se va a dar entrada a contratos-programas? Aprovecho aquí la ocasión para expresar mi alarma un poco por el tema de los contratos-programa, siempre que no estén contemplados desde un punto de vista empresarial puro. Y me entiende el señor Presidente, porque a veces el contrato-programa puede llevar la tentación de que el Presupuesto del Estado asuma las pérdidas, y esto, en una compañía con un nivel de pérdida de 28.000 millones de pesetas en el año 1983, sería verdaderamente grave o por lo menos llamaría la atención.

Hagamos contratos-programa, pero en verdadera ortodoxia empresarial y para dinamizar la salvación de un sector o para potenciarlo, pero no el suterfugio de un contrato-programa para obtener el resultado de que el Presupuesto del Estado asuma los déficit de explotación.

También habría que suponer, señor Presidente, que una solución para este déficit de Iberia, si no es posible por vía de contrato-programa, lo fuera por una noticia

que algunas veces ha manifestado algún medio de información, y es que la dependencia administrativa de la empresa saliera del «holding» del INI y pasara a la situación jurídica en que está Renfe o a una dependencia directiva de la Dirección General de Aviación Civil o de la Subsecretaría de Transportes. Me refiero al ámbito del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Es una pregunta que puede tener un emplazamiento de tipo político. ¿Se fija o no la permanencia de Iberia y de Aviaco dentro del «holding» del INI?

Finalmente, señor Presidente, hay un tema que yo quisiera que más adelante, a lo largo de esta legislatura, fuera objeto de consideración especial, pero que tiene un compromiso muy importante y estratégico con el Ministerio de Defensa. Me estoy refiriendo a la industria del sector armamento, concretamente a la Empresa Santa Bárbara. ¿Entiende el señor Presidente que el condicionamiento de la demanda que se hace sobre el material que produce la Empresa Santa Bárbara, al estar rígida y absolutamente condicionado a los encargos o decisiones del Ministerio de Defensa en la fabricación de un modelo o de determinado tipo de material, condiciona o no la cuenta de resultados de Santa Bárbara? Quisiera que el señor Presidente, en la respuesta que me dé, si lo estima pertinente en cuanto a conocimiento de datos, se refiera a la línea de material pesado, a artillería y a carros de combate, sobre todo al AMX-30. Y al hilo de esta cuestión haría una pregunta. Quisiera saber si el cambio de fabricación en Santa Bárbara de la línea AMX-30 a otro tipo de carro, por ejemplo, el «opart», o cualquier otro del que se obtuviera una patente más rentable, a efectos de empresa, a Santa Bárbara. ¿Sí o no? ¿O esta rigidez le condiciona, por mucho que se estén buscando contratos de mantenimiento para los Ejércitos de Venezuela o de otros países que empleen carros AMX-30 o también para el mantenimiento, conservación, modernización o mejora de los carros que emplean otros ejércitos?

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Durán.

El señor DURAN NUNEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Presidente del INI por su amable e intensa primera exposición. Nosotros ahora vamos a pasar, como decía el programa, a la parte concreta, que son los problemas que atañen a Galicia en general y en particular al tema naval. Voy a intentar ser conciso a estas alturas de la tarde.

Mi primera pregunta es la actitud del INI en el campo de la reparación y reconstrucción naval, cara al enfrentamiento de la crisis. Y digo reconstrucción naval, porque, como sabe el señor Presidente, no sólo es importante la reparación naval, sino la reconstrucción naval, ya que hay casos europeos, como los Astilleros de Malta y otros, de reacondicionamiento de buques, en especial buques crucero, que han dado lugar a contratos de tamaño financiero iguales o superiores a los contratos de nuevas construcciones.

Creo que aquí no ha habido absolutamente nada sobre un seguimiento en este caso, quizá por condicionamiento de «marketing» o comercialización. Esa era mi primera pregunta.

La segunda está en el ambiente gallego y es cuál va a ser la postura del INI en relación con la inversión en el subsector de pequeños y medianos astilleros.

Se nos ha constatado varios hechos que pueden ser debatibles, entre los que destacaríamos la continuidad en la contratación de construcción de buques por parte de astilleros del INI, ofertándose, según nos dicen, precios inferiores a los costes reales e impidiendo —también según nos dicen— que los astilleros privados, que tienen que moverse con criterios de racionalidad empresarial, puedan acceder a la contratación. Esta es la segunda pregunta.

La tercera pregunta —y ésta ha surgido al hilo de las explicaciones del señor Presidente— está en relación con la mención hecha por el señor Presidente del INI sobre la creación de una gerencia o gerencias de nuevas actividades. En el caso gallego le agradeceríamos mucho nos informara cuáles son las labores que está desarrollando esta gerencia o gerencias, de manera que podamos tener una explicación de cara a esta creación.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Costas.

El señor COSTAS ALONSO: Señor Presidente del INI, no cabe duda que, en estos momentos de crisis y de reconversiones, la gran preocupación de los gallegos presentes en esta sala es la reconversión del sector naval; la reconversión de ese sector naval que en Galicia presenta dos ejes principales: Ferrol, en la zona norte, dedicado a los grandes astilleros Astano y Bazán, que ocupan el 20 por ciento del total de los trabajadores que trabajan en el sector naval en toda España, y en la zona sur, Vigo, donde sus cinco astilleros y seis factorías dan trabajo a casi 4.500 trabajadores.

Dado lo avanzado de la hora, y como tendré oportunidad de preguntar mañana a otros comparecientes que vendrán a esta Comisión, me voy a limitar a efectuar dos preguntas al señor Presidente del INI sobre las pequeñas y medianas empresas auxiliares del sector naval.

En la comarca de Vigo hay unas 350 Pymes auxiliares de la construcción naval, que ocupan aproximadamente a unos 9.000 trabajadores. Le pregunto al señor Presidente del INI: ¿Se ha pensado en el tratamiento que se les va a aplicar con motivo de la reconversión naval?

Decía antes el señor Moya que hay miles de empresas que viven de los suministros efectuados a las empresas del INI. ¿Conoce el señor Presidente del INI el estrangulamiento de que están siendo objeto estas empresas por falta de pago de sus suministros por parte de las empresas públicas? En la zona de Vigo este caso está siendo gravísimo, y habrá que buscar soluciones, que consisten, sencillamente, en pagar las facturas, puesto que hay atrasos de más de dos años. Las letras de las empresas

del INI no las quiere ningún banco, y me temo que, si no se busca una solución, seguirán cerrando más empresas.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Costas.

Les agradecería que preguntaran sobre cuestiones que hagan referencia a la política del INI, porque hay muchos aspectos que son de gestión empresarial, que en todo caso podrían ser tratados mañana a nivel empresarial, puesto que trataremos más concretamente este tema. De todas formas, será el buen criterio del señor Presidente del INI el que decida, aunque yo les agradecería un poco de medida en este tipo de cuestiones.

Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: La comparecencia del señor Presidente del INI fue solicitada por el Grupo Parlamentario Popular para que informara a esta Comisión sobre la política general del INI y su especial incidencia en las materias de reconversión industrial y siderúrgica en la región gallega. Con desconocimiento del Grupo Parlamentario Popular, existía una petición, no sé si previa o posterior...

El señor SAENZ LORENZO: Previa.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Pues previa, del Grupo Parlamentario Socialista, para que informara sobre el PAIF. El señor Presidente del INI ha informado como él ha creído más oportuno a lo largo de su intervención sobre ambos temas. Ruego a la Presidencia que tenga en cuenta que, desde el punto de vista de los Diputados gallegos presentes en esta Comisión, el tema de Galicia y la especial incidencia de la política del INI en las empresas privadas es un tema no sólo fundamental, sino capital para esta región, y deje al buen criterio del señor Presidente del INI el responder o no a las preguntas que le hagan los Diputados de este Grupo.

El señor PRESIDENTE: El interés de los temas de Galicia creo que no es exclusivo de los Diputados gallegos.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Cuánto me alegro, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Los Diputados representamos a todo el pueblo español.

Mi intervención se debe solamente a una cuestión, y es que el Presidente del INI puede responder a preguntas relativas a la reconversión industrial de las empresas que sean del INI, pero es muy difícil que se le puedan pedir criterios, en tanto que Presidente del INI, sobre empresas que no sean del INI. Simplemente esto. Y como la frontera comprendo que es bastante difícil de establecer en ocasiones, simplemente he hecho la sugerencia y el ruego de que se procure preguntar al Presidente del INI sobre los aspectos que hagan referencia a su gestión, porque, de lo contrario, entraremos en la dinámica de que mañana no tendremos cuestiones que preguntar. Creo que todas las cuestiones pueden preguntarse, pero en su debido momento.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente. Acepto su sugerencia.

El señor PRESIDENTE: Le agradecería, señor Trillo, que pidiese la palabra cuando tenga que hablar. El tema era una cuestión de orden y ya ha sido zanjada.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Le puedo dar las gracias, señor Presidente? *(Risas.)*

El señor PRESIDENTE: Por favor, señor Trillo, no dialoguemos, porque era, simplemente, una cuestión de orden.

El señor Romay tiene la palabra.

El señor ROMAY BECCARIA: Muchas gracias, señor Presidente, gracias también al Presidente del INI, y perdón por este abuso de su paciencia que estamos cometiendo, pero creo que es inevitable por nuestra parte cumplir también con nuestro deber. Siento, por otra parte, que el apremio de tiempo, sin duda, nos priva de esa primera introducción suya al tema que quizá podría situarnos en un contexto que hiciera más fácil nuestros planteamientos. En todo caso, acepto por anticipado el orden del debate señalado por la Presidencia.

Me voy a referir a los problemas que ocasiona la anunciada reconversión naval en Galicia.

No sé si se tiene conciencia en las altas instancias del INI del gravísimo problema que estas medidas pueden tener en dos comarcas pequeñas gallegas, concentradas todas estas medidas en dos comarcas gallegas. Según nuestras estimaciones, las medidas inicialmente previstas supondrían pérdidas del orden de 6.000 puestos de trabajo directos, 1.500 más de puestos de trabajo indirectos, otros 8.000 de otro tipo de efectos; en total, unos 14.000 puestos de trabajo, que, realmente, concentrados en esas comarcas, o fundamentalmente concentrados, y actuando sobre el incipiente tejido industrial gallego, puede producir efectos análogos a los que aquí se nos describían hace un momento cuando se nos decía lo que había ocurrido en Mieres cuando se produjo un desmantelamiento industrial por efecto de concentración en comarcas determinadas y sobre una región con un monocultivo industrial que, fundamentalmente, es éste de la construcción naval.

Con esta inquietud empezamos por cuestionar y por entender que son estimaciones derrotistas las estimaciones que llevan a reducir la cuota de España en la construcción naval, la cuota de mercado, la cuota más o menos histórica del 5 por ciento a una cuota del 2,5 por ciento, cuando lo cierto es que la Comunidad Económica Europea, si mis datos son exactos, mantiene su cuota de mercado, lo cual quiere decir que no necesariamente este sector de la construcción naval es un sector de países subdesarrollados o en vías de desarrollo, porque la Comunidad Económica Europea, como digo, mantiene su cuota del 20 por ciento de este mercado, a pesar de la crisis y del crecimiento, de la expansión de la construcción naval en el Japón, Taiwan, Corea u otros países.

También nos preguntamos si realmente a la hora de valorar cuál es el objetivo de construcción naval español se tiene en cuenta una política de marina mercante, que quizá para el INI sea un dato que venga dado, que permitiera pensar que íbamos a utilizar más flota mercante española para transportar los productos que importamos y acercarnos a esos niveles de las convenciones internacionales: 40 por ciento, 20 por ciento, cuando, como se sabe, estamos aproximadamente trayendo en nuestros barcos, con independencia del petróleo, un 25 por ciento de las mercancías que importamos.

En este contexto también nos preocupa conocer cuáles son las previsiones del Instituto Nacional de Industria en orden al desarrollo de medidas y actividades alternativas, ya que uno de estos grandes astilleros que tenemos en Galicia ha desarrollado y ha demostrado una gran capacidad de adaptación a la crisis y una gran versatilidad y se ha capacitado para el desarrollo de actividades alternativas que creemos que pueden ser muy interesantes y que pueden ocupar una gran parte del empleo excedente que pudiera determinar la reducción de otras actividades, y estoy hablando del campo de tubos, equipamiento industrial, fabricación de módulos, maquinaria pesada y desguaces. Creemos que hay otro campo importante de actividades a desarrollar y que el Noroeste de España puede ser un centro de desguace importantísimo, porque es más interesante para las flotas europeas no tener que ir a hacer los desguaces a Taiwan, como, sin duda, el Presidente del INI sabe mejor que yo. Ahí tenemos, además, dos plantas siderúrgicas en las que se podría aprovechar la chatarra resultante de estos desguaces. Tenemos la impresión de que todas estas actividades no están suficientemente contempladas con la agresividad, con el interés y con el empeño con que nosotros creemos que se debe afrontar este tema.

Nos preocupa también conocer cuáles son otras alternativas que el INI pudiera tener en relación con la reindustrialización en esa comarca.

El Presidente nos habló en su exposición de que éste era uno de los propósitos que albergaba para la creación de estas nuevas empresas en el futuro, precisamente en estas comarcas afectadas por la reconversión industrial. Creo, además, que algunas de estas actividades de las que se nos hablaba, como puede ser la electrónica, están muy desarrolladas justamente en esta comarca donde hay actividades de este tipo relacionadas con la propia construcción naval. De manera que creo que por ahí podríamos tener grandes posibilidades de desarrollar nuevas actividades y nos interesaría conocer cuáles son las previsiones que existen sobre este tema.

La defensa es otro tipo de actividad que creemos que es muy propia de aquella zona. En defensa se está trabajando ya en El Ferrol, como se sabe. Realmente, sería muy tranquilizador para aquella región conocer que en este terreno hay previsiones y pronósticos concretos.

Relacionado con este mismo tema está la preocupación que se tiene en Galicia por los propósitos anunciados, justamente coincidiendo con una reconversión naval y reduciendo actividades en esa misma comarca, de des-

mantelar Enfersa y trasladar sus instalaciones a otro lugar de la geografía nacional, cuando, según los datos que tenemos, los productos de Enfersa son sumamente útiles en aquella región.

El treinta y tantos por ciento de la producción de Enfersa se consume en Galicia; otro treinta y tantos por ciento en las provincias limítrofes. La necesidad que tiene Endesa de ocupar estos terrenos no se presenta con la perentoriedad de un horizonte inmediato, sino a un plazo medio que permitiría seguir utilizando las instalaciones de Enfersa y su empleo consiguiente durante bastante tiempo y, en su caso, proceder a la construcción de otras instalaciones que sustituyeran a las que ahora mismo están funcionando allí.

Por último, querría hacer un par de preguntas que hacen referencia a la gestión de Astano. Nosotros tenemos la impresión de que la centralización que se ha operado en la gestión de Astano, incluyéndola en una presidencia común con otras empresas del INI, ha desvirtuado el sentido de la responsabilidad empresarial, que creemos que es fundamental, centralizando en vez de descentralizar.

El Presidente del INI también me hizo concebir esperanzas en algunas de sus manifestaciones en el sentido de que era más partidario de la descentralización que de estas grandes concentraciones en la toma de decisiones, que lo que hacen es diluir responsabilidades y hacer perder eficacia, como es de todos conocido. Este es un motivo de grave preocupación para los trabajadores y los responsables de la factoría de Astano, que se sienten sin una cabeza realmente responsable de su propia empresa. Esto guarda relación también —y no lo puedo ocultar— con algunas manifestaciones formuladas por la propia presidencia actual de Astano, que es común con otra empresa, como digo, en virtud de las cuales se iba a proceder al cierre de esta sociedad.

Eso creo que se lo tengo que preguntar al Presidente del INI, no al interesado. Hasta qué punto se puede consentir una acción de esta naturaleza con las consecuencias de todos conocidas no sólo en cuanto a la actividad que se ha producido, sino en cuanto —y a mí se me alcanza— a los perjuicios que a la empresa le ha ocasionado este tipo de manifestaciones. Todos entendemos muy bien que es muy difícil que ningún armador mande su barco a reparar o que encargue la construcción de barcos a astilleros del grupo del que sus responsables máximos han dicho que se van a cerrar. Esta ha sido y es una acción de una gravedad suma que allí ha causado el pánico y la consternación natural, y aún más, ha causado ya por adelantado perjuicios que no es necesario resaltar.

Por mi parte nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias señor Romay. Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor GRACIA PLAZA: Dentro de la segunda parte que se ha iniciado con las intervenciones del Grupo Popular, yo quisiera hacerle al Presidente del INI alguna

aclaración previa respecto al entorno político en el que están hechas las preguntas anteriores.

Evidentemente la intervención del Presidente del INI ha sido eminentemente profesional, eminentemente desde el punto de vista del empresario público, máximo responsable del «holding» mayor de empresas, pero hay un dato que quizá le conviniera saber a la hora de dar la respuesta.

Los términos contenidos en la pregunta y los contenidos en las diferentes intervenciones, con incidencia especial en las expresiones manifestadas por representantes del Grupo Popular, especialmente en la última, de «gravísima incidencia», de «cifras especialmente alarmantes de empleo» y «derrotismo», se enmarca dentro de la política general de que en Galicia se viene defendiendo por el Grupo Popular allí mismo, y se dice que Galicia va a ser especialmente castigada por la reconversión industrial.

Hecha esta aclaración, van las preguntas tendentes a establecer lo que yo creo que debe quedar bien claro aquí en esta Comisión que, como bien dijo el Presidente, presupone que está constituida por representantes de los intereses de todos los españoles.

¿Aceptaría el Presidente del INI la expresión «incidencia especial» del tema de la reconversión dentro de las empresas que de él dependen en Galicia en los términos que aclaré al principio?

¿Se haría responsable el Presidente del INI de las cifras de empleo manejadas por los preopinantes, de las pérdidas de empleo concretamente?

¿Puede el Presidente del INI indicarnos cuál ha sido el esfuerzo global ya realizado dentro del INI en empresas que tienen su emplazamiento en Galicia?

¿Cuáles son las nuevas iniciativas que están en este momento en marcha y cuáles los proyectos de futuro para la zona?

Por último, con referencia a las declaraciones y dejando al margen la polémica de si son ciertas o inciertas, verdaderas o falsas, creo que el interesado tendrá ocasión mañana de responder a ellas, le haría una pregunta: ¿si pudieran existir estas declaraciones, la situación de Astano habría sido muy distinta en cuanto a la crisis de contratación?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Gracia. Tiene la palabra el señor Romay. ¿Por qué desea intervenir?

El señor ROMAY BECCARIA: Por alusiones, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: No ha habido alusiones.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Ha habido juicios de valor que afectan al artículo 71.1.

El señor PRESIDENTE: En la intervención del Grupo Popular ha habido juicios de valor, y lo encuentro lógico porque este es un debate político aunque no sea propia-

mente un debate. Esos juicios de valor han dado pie a que por el Grupo Socialista se hicieran también juicios de valor políticos que afectan también a otro Grupo; es decir, uno y otro Grupo se sienten afectados por juicios de valor. En este caso lo que voy a hacer es que cuando terminen de hablar el Grupo Socialista y los señores Diputados que han pedido intervenir, voy a conceder un minuto al Grupo Popular, pero también un minuto al Grupo Socialista para clarificar posiciones, en el bien entendido que no pueden considerarse como alusiones, sino simplemente como tomas de posición. Si no lo entendemos así, señorías, en las próximas intervenciones tendré que cortar cualquier valoración política. Es decir, sólo podría admitir preguntas, y esto me parece que no sería bueno para el trámite parlamentario.

Tiene la palabra el señor Abejón.

El señor ABEJON ADAMEZ: Siguiendo las instrucciones del señor Presidente, yo no quería hacer una pregunta, sino un comentario, y quisiera que quedara constancia de eso: de que es un simple comentario, y no sobre la cuestión gallega, sino sobre la cuestión general que hemos tocado al principio. Mejor dicho, se trata de dos comentarios, uno es de tipo técnico y muy concreto en torno al tema del tercer nivel y del CN 235. Por las noticias que tengo y por la intervención que hizo en su momento en esta Comisión el Presidente de Iberia, el señor Espinosa de los Monteros, tenía la impresión —que el Presidente también ha expresado— de que no parecía que Iberia fuera a utilizar, por lo menos de forma inmediata, ese avión, cosa, por otra parte, lógica porque parece que cae fuera de su idea.

La intención que yo tenía al preguntar al Presidente —y la pongo ahora más de manifiesto— es si dentro del INI se está pensando desarrollar más la aviación de tipo regional y de tipo tercer nivel, sea como división de las compañías ya existentes, sea como creación de una compañía o de varias compañías regionales que se ocupasen del tema del tercer nivel y de si explotasen el CN 235. Vuelvo a decir que más que un comentario es una pregunta a bote pronto sobre las líneas de desarrollo específico.

El segundo comentario es más bien de tipo político y general, y me gustaría que no se entendiera más que como eso, como un intento de clarificar mi intervención y tal vez la del señor Presidente del INI. Es lo siguiente: que el señor Presidente del INI y este modesto Diputado están de acuerdo en muchas de las razones que explican el mal estado de nuestro «holding» nacional; unas son de tipo endógeno, otras son de tipo exógeno, otras estructurales o coyunturales, y en muchas coincidimos: en la mala estructura financiera, la crisis económica internacional, el tema del dimensionamiento, pero en otras me da la impresión de que hay diferencias de matiz, y por lo menos en lo que a mí respecta quiero que quede constancia. Sobre todo cuando el señor Presidente se ha referido a varias empresas (Hunosa, Iberia) ha cargado buena parte de la responsabilidad de la crisis en el tema de tipo salarial, en temas de tipo ventajas sociales de los trabaja-

dores, mientras que a este Diputado le interesa que quede constancia de que desde su particular punto de vista y desde su particular análisis hay que responsabilizar en buena parte a la gestión del INI. Cuando digo gestión me estoy refiriendo a las estructuras organizativas, a los estilos de gestión tradicional en el «holding», y en buena parte me estoy refiriendo a personas concretas del INI, y cuando digo personas concretas me gustaría diferenciar dos aspectos completamente distintos: el de muchísimos profesionales de alta cualificación y alta especialización que han rendido durante largos años su trabajo y su sacrificio en el «holding», a veces con desventajas económicas y profesionales respecto a si estuvieran en la empresa privada, y el de otras personas que han aterrizado en el «holding», a veces desde la política o desde la alta administración, y que en muchos casos han quedado enquistadas en las estructuras del INI, y que todavía permanecen.

Me gustaría que quedara clara mi insistencia, porque no se puede echar las cargas sobre los trabajadores, sino en buena parte sobre la gestión del INI, y dentro de ella habría que distinguir esos dos matices.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor González García.

El señor GONZALEZ GARCIA: Mis aportaciones vienen al hilo de la contestación que el señor Presidente del INI ha hecho con el tema de Hunosa. Creo que es muy importante reseñar algunas cosas, por ejemplo, la importancia que Hunosa tiene como abastecedor del producto energético, que está subvencionado en Europa y también en otros países.

En segundo lugar, también quisiera aclarar que se ha valorado de forma superficial el cumplimiento del contrato-programa que estaba previsto para 1981-1983, tres años, y que durante los dos primeros años y el primer trimestre del 83 significaron un verdadero cambio de resultados respecto a los períodos anteriores en la propia empresa. En el segundo semestre de 1983, indudablemente se han oscurecido de una forma muy grave, pero no por unos acontecimientos empresariales —diría yo—, sino más bien por otra serie de condicionantes, de comportamientos ajenos a la empresa, lo cual no quiere decir que no pueda haberlos también de la empresa.

Quiero recordar también la importancia y los efectos que podría tener el ir al cierre o a la paralización de parte de las instalaciones de Hunosa en la pequeña y mediana empresa, que vive de este sector, ya que la zona central asturiana es absolutamente dependiente de este tipo de actividad.

Finalmente, el señor Presidente ha esbozado los parámetros necesarios de negociación, los más importantes. Estamos de acuerdo todos en el principio que él ha expuesto. Es necesario un cambio de actuación en Hunosa y tenemos un criterio que está marcado a nivel de Ley de Presupuestos Generales del Estado, que es el contrato-programa; se refieren exactamente a este término los Presupuestos Generales. Siendo esa la vía para solucionarlo, ¿no cree el señor Presidente —y ésta es una de las

preguntas— que es absolutamente imprescindible un plan a medio plazo con la finalidad de que una empresa de este volumen pueda recuperarse? Por otra parte, ¿no considera el señor Presidente del INI, asimismo, imprescindible que los representantes de los trabajadores tengan una participación activa en la gestión de la empresa para que esos compromisos a nivel de contrato puedan conseguirse? Finalmente, ¿no cree el señor Presidente que es verdaderamente urgente que este plan se implante ya para evitar el deterioro que pueda tener esta empresa ante la falta de objetivos definidos?

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor González García.

Vamos a abrir ahora ese pequeño turno de debate de un minuto para el Grupo Popular y para el Grupo Socialista. Tiene la palabra el señor Romay.

El señor ROMAY BECCARIA: Señor Presidente, simplemente para rechazar los juicios de valor que aquí se han vertido, no sobre las actuaciones de los órganos de la Administración o de los responsables del Instituto Nacional de Industria, que vienen aquí a comparecer ante nosotros, y que es lo que parece que nos corresponde, sino juicios de valor respecto de nuestras propias posiciones, que creo que, acertadas o desacertadas, están expuestas con absoluta sinceridad y lealtad y con absoluta corrección, sin hacer ningún tipo de electoralismo. Realmente tenemos que pensar que cuando se nos hacen imputaciones como las que aquí se han hecho es que no se dispone de razones para argumentar en contra de las que nosotros exponemos.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Romay. Yo creía que era otra cosa, pero eso era lo que el señor Presidente había interpretado.

Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor GRACIA PLAZA: Señor Presidente, los términos «gravísima incidencia» y «derrotismo» no los había utilizado en primer lugar el representante del Grupo Socialista sino el representante del Grupo Popular y, evidentemente, mi aclaración viene a cuento de que hay una diferencia especial entre la Prensa y el «Diario de Sesiones»: La Prensa se coloca donde se coloca y el «Diario de Sesiones» coloca las cosas literalmente. Al «Diario de Sesiones», igual que esta mañana, me remito.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Gracia.

Vamos a dar la palabra al señor Presidente del Instituto Nacional de Industria para que pueda contestar a cada una de las preguntas y sugerencias que se le han formulado. Tiene la palabra, señor Moya.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Moya Francés): Señor Diputado, usted

me ha formulado sus preguntas con absoluto rigor y yo he omitido la contestación. La forma de financiar las nuevas instalaciones de Ensidesa —y concretamente en ese sector el parámetro creemos que debe exigirse con todo rigor— es el 40 por ciento recursos propios y 60 por ciento recursos ajenos.

En segundo lugar, es cierto que en Iberia se calculaba que la capitalización necesaria es del orden de 80.000 millones de pesetas cuando se hizo el estudio, que fue al comienzo del ejercicio de Iberia que, como saben, empieza el 1 de noviembre de cada año y termina el 31 de octubre. Naturalmente los resultados del año 1984 y el diferimiento en esta capitalización puede llevar a exigir una cantidad superior, del orden de 90.000 millones de pesetas.

El planteamiento global que ha hecho el INI a la empresa y la dirección de la empresa a los trabajadores, al comité de empresa, es que partiendo del reconocimiento de la necesidad de capitalizar Iberia hacían falta otras contrapartidas. Esto no es suficiente para solucionar el problema de Iberia; además es necesario el racionalizar la movilidad funcional, como he dicho antes, es necesario desprenderse de parte de la flota que está obsoleta, es necesario reducir los calibres y las frecuencias de aviones grandes que antes hacían determinadas rutas y ahora se han sustituido por aviones menores; es necesario disminuir las frecuencias de aquellas rutas o de aquellas líneas en donde la caída de la demanda es muy grande y, en lugar de cinco aviones a la semana, creemos que se puede conseguir un nivel de ocupación mejor con dos o tres vuelos a la semana, etcétera, y, a cambio de una plataforma de concesiones y de sacrificios recíprocos y solidarios, el INI se compromete a la capitalización en este año por un importe de 31.000 millones de pesetas. Pero el resto simplemente es una declaración de principios seria, honesta, es una declaración de intenciones, es un propósito en el supuesto de que se cumpla el resto de las condiciones; no es un cheque en blanco de que, sea cual sea el comportamiento, la calidad, la eficacia de la gestión de los directivos y de las revisiones salariales y los convenios del año 1985 y 1986, el INI ponga incondicionalmente los 60.000 millones restantes que aproximadamente calculamos ahora.

Como el tema de la capitalización prácticamente afecta a todas las sociedades del INI y los recursos, aunque el Gobierno en su día proponga y el Parlamento tenga a bien, si lo tiene, el aprobar dotaciones extraordinarias, de todas formas son insuficientes para atender en un plazo corto toda la demanda de capitalización de las empresas del INI, los criterios que llevamos es que la asignación de recursos, que es quizá la competencia soberana y fundamental que tiene el INI como holding de los recursos públicos que a su vez le asignan, sólo se empleará en aquellas sociedades donde su expectativa de cuenta de resultados, antes de gastos financieros, tienda a mejorar como consecuencia de todos los elementos que intervienen en la formación de la cuenta de resultados —moderación salarial, movilidad funcional, capacidad gerencial—, haciendo eso que es tan difícil y que nosotros

estamos predicando con el ejemplo desde el INI de sustituir a personas cuyo perfil profesional no se ajusta a los nuevos objetivos de la empresa o personas que no asumen las exigencias de la gestión que se impone desde el INI y que creemos que se debe imponer desde las presidencias de estas empresas y especialmente de Iberia.

Es decir, capitalización sí, pero a cambio de cosas que, previas negociaciones, consideremos que llevan a buen puerto la compañía, y el buen puerto de la compañía es, como mínimo, obtener resultados cero y «clashflow» positivo, porque si la empresa no empieza a renovar su flota a partir del año 1986, que me parece que es necesario, y para eso es necesario que se genere «clashflow» y, si no, habrá que hacer nuevas apelaciones extraordinarias al Tesoro Público, entonces no creemos haber cumplido con nuestras obligaciones.

Efectivamente, el señor Diputado me ponía un ejemplo de efecto salvaje o por lo menos dramático en Asturias del cierre de unas instalaciones. La presencia del INI en Asturias es dramática en sí. Asturias le cuesta al Patrimonio General del Estado a través del INI 60.000 millones de pesetas al año aproximadamente. Es una cifra que sobrecoge. Soy absolutamente consciente de la realidad sociorregional de Asturias y de que a esto no se le puede dar un tratamiento empresarial químicamente puro porque, si no, por las consecuencias, no es ni siquiera planteable como hipótesis de trabajo.

Entonces nos encontramos ante el difícil equilibrio y la difícil responsabilidad de hacer compatible una minimización de las pérdidas con los compromisos sociales y regionales que tiene el INI contraídos en Asturias (igual que en otras regiones, como luego veremos con Galicia), y desde este planteamiento es como vemos el tema de Hunosa.

Como he dicho antes, no nos hemos planteado, ni como hipótesis de trabajo, el cierre de Hunosa, no sólo por los efectos laborales directos, sino por los indirectos, por las industrias auxiliares; pero evidentemente tenemos la obligación de que todo lo que creamos que no está a punto en Hunosa hay que ponerlo a punto para que cueste el menor dinero posible al contribuyente español, empezando por la tecnestructura de la empresa, por la tecnestructura de dirección. En mi opinión, no es fácil hacer una crítica, un análisis público de los puntos en que hay que mejorar, pero evidentemente los tenemos muy analizados y tenemos un plan nacional en este sentido, y reconozco que hay mucho que hacer.

En segundo lugar, en el tema de la capitalización, no se puede dejar de reponer las pérdidas, vía contrato programa, o vía escasos recursos del Instituto, que así no se produce, porque si no la bola de nieve de las pérdidas se incrementa hasta que sea irreversible el proceso.

Después de haber dicho lo anterior, a nivel de trabajadores también, porque les voy a dar algunos datos. La relación de personal pasivo-personal activo, en Hunosa es del 1,22 por ciento; en el sector privado, en la minería subterránea, que es el único parámetro de comparación que tenemos, es del 0,94. El absentismo total de la plantilla de Hunosa es del 16 por ciento; la media del sector

es del 13,5. En picadores, es del 25 por ciento; la media del sector es del 20 por ciento. El porcentaje de picadores a destajo es del 26 por ciento en Hunosa; la media del sector, es el 65 por ciento. Aparte de que yo, personalmente, creo que se pueden mejorar los sistemas de fijación de destajos, como el señor Diputado posiblemente conozca mejor que yo. Se hace de una forma que quizá no sea todo lo rigurosa que se debiera ni todo lo objetiva. En rendimiento kilogramos-jornal, 800 kilogramos-jornal en Hunosa; 1.000 en el sector. Las pérdidas por persona en 1982, en Hunosa, 880.000 pesetas; en el sector, 455.000 pesetas.

La baja de producción de Hunosa, en el año 1983, se debe a dos factores —los tengo aquí cuantificados—: en primer lugar, a una disminución de la jornada laboral, que he presupuestado del orden (si no me falla la memoria, porque el dato no lo encuentro) de 80.000 toneladas, y la aplicación del Estatuto, de medidas de la nueva Ley, supondrá en el año 1984 otras 55.000 toneladas menos de producción por reducción de jornada. Y la conflictividad laboral nos generó, en 1983, 30.000 toneladas menos de producción, y el mayor absentismo y el peor rendimiento de arranque. Así, mientras que la producción en millones de toneladas fue en el año 1980 —y efectivamente la tendencia aumenta— de 3.845, en el año 1981 fue de 4.134, 4.354 en 1982, 3.963 en 1983; es decir, que baja en cerca de 400.000 toneladas y las perspectivas del año 1984, si no se toman medidas de aumento de productividad y de racionalización, por el mero efecto de reducirse cuatro días las jornadas de trabajo volverá a disminuir en 55.000 toneladas, aparte de la conflictividad.

Nosotros entendemos que tenemos que hacer compatibles este doble objetivo de mantener Hunosa, de minimizar sus pérdidas y de hacer un esfuerzo solidario e inteligente y tratar, por todos los medios (aunque por parte del INI eso se ve como misión imposible), de que el tema se despolitice a través de determinadas actuaciones de sindicatos, aunque por nuestra parte intentamos por todos los medios que no sea así.

Si me lo permite el señor Presidente, alteraré el orden y contestaré la octava pregunta, porque enlaza con el tema de Hunosa.

El carbón energético está subvencionado en Europa, es cierto, pero cada vez menos y se están tomando medidas más restrictivas en este sentido y se está procediendo al cierre de los pozos o galerías menos rentables.

Por cierto, se me había olvidado comentar antes, como una muestra de la mala situación de Hunosa, de la que es fundamentalmente responsable su directiva, que en Hunosa no existe un control de costos por pozos; se sabe lo que se pierde en su conjunto, pero no se sabe adecuadamente ni se tienen cálculos aproximados de las pérdidas que se producen en cada pozo o galería. Esto es lo mínimo que tienen que conocer la dirección, los comités de empresas, los trabajadores y la opinión pública y queremos que se efectúe ese control.

De todas formas, respecto a otro argumento que no viene al caso, por lo que lo diré de pasada, las importaciones de carbón hoy día generan empleo y exportacio-

nes, en España por lo menos. La experiencia que tenemos es que hay un exceso de oferta mundial, que en el grupo INI cada vez que compramos carbón conseguimos compensaciones; es el caso del lignito para puentes procedentes de Alemania del Este, cuyos proveedores de carbón prácticamente están ofreciendo trueques en las importaciones. Ya se ha reconocido que una parte de los problemas se producen por razones empresariales, imputables a la gestión. Soy absolutamente consciente de la incidencia que en la zona de Hunosa podría tener cualquier problema de esta sociedad en el orden social y en el económico y por eso tratamos los problemas de esta sociedad con tanto cuidado y dedicación.

En cuanto al objetivo del contrato-programa, la experiencia no es muy alentadora. Yo entiendo que habrían de legitimarse todos los que componen Hunosa y el INI para volver a plantear seriamente un contrato-programa, porque a nivel de Gobierno y a nivel de los responsables de la política económica hay argumentos para que no tengamos ninguna credibilidad con un nuevo contrato-programa a medio plazo si no demostramos en un año de transición, pero de transición fructífera y constructiva, como puede ser el año 1984, que se nos puede creer cuando presentamos un plan a medio y a largo plazo. Mi opinión personal es que, efectivamente, es necesario e imprescindible un plan a medio plazo, pero posiblemente, si en 1984 no demostramos el movimiento andando, yo personalmente no sería partidario de presentarlo —y ésta es una opinión muy discutible— y, desde luego, aunque lo presentásemos tendríamos muy pocas posibilidades de que saliese adelante.

En cuanto a la participación activa de los trabajadores, no sé exactamente el alcance de esta pregunta. Si ello obedece a un comité de seguimiento en negociaciones de todos los puntos...

El señor GONZALEZ GARCIA: Puedo aclarárselo al señor Presidente. Me refiero exactamente a las responsabilidades, tanto en la gestación del contrato-programa como a la posterior participación. Efectivamente, hablaba de un seguimiento en las comisiones pertinentes, porque entiendo, como muy bien ha dicho usted, que la primera válvula de salida para Hunosa —y esto es una opinión personal, quizá compartida por algunos sectores—, la primera baza a jugar por Hunosa para que pueda enderezar su rumbo parte de la potenciación de las unidades de producción, dándoles esa autonomía de la que usted ha hablado al hacer la cuenta de resultados, costos, etcétera. Ahí es donde los compromisos deberían plasmarse a nivel de contratoprograma en las empresas, unidad por unidad, con una participación directísima en las gestiones globales, incluso en la dirección a nivel de empresa.

Por otra parte, señor Presidente, y perdóneme que, ya que he tomado el uso de la palabra, se lo aclare, me parece que se ha dado la cifra del año 1980 de 3.845...

El señor PRESIDENTE: Señor González García, le he dado la palabra para que haga la aclaración que le ha pedido el señor Presidente del INI, puesto que no había

interpretado correctamente su pregunta. Lo que no puedo hacer es concederle la palabra para reabrir el debate. Lo siento mucho. Si lo hiciera así tendría que abrir un turno para los demás Grupos y eso me parece que excede las competencias que como Presidente puedo atribuirme.

Tiene la palabra el señor Presidente del INI.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Moya Francés): Señor Diputado, de todas formas, si hay alguna discrepancia sobre las cifras facilitadas con mucho gusto luego las conciliamos personalmente o por escrito. Le facilito las cifras y si están equivocadas las rectificamos.

El señor GONZALEZ GARCIA: Es valoración de resultados.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Moya Francés): Sobre cualquier discrepancia estoy personalmente a su disposición para celebrar una reunión o puedo contestarle por escrito por si el Presidente de la Comisión quiere incorporar los datos al acta para que quede constancia de los mismos.

Sobre la participación activa de los trabajadores en el sentido que usted decía estoy absolutamente de acuerdo, así como sobre las Comisiones de seguimiento, negociación de planes conjuntos, descentralización de responsabilidad y control en el caso de Hunosa, que llega a nivel de pozo. Por supuesto, estoy de acuerdo en todo lo que es constructivo. La pregunta no tiene el alcance que yo creía, pero de paso expongo mi opinión.

Si se refiere a la participación de los trabajadores en la gestión de las empresas es un tema planteado en el programa electoral del Partido Socialista Obrero Español y que está pendiente de resolverse. En esto yo me remito a lo que, naturalmente, en su día apruebe el Parlamento, porque entiendo que tanto la empresa pública, y concretamente el INI, deben tener un tratamiento homogéneo. No podemos establecer agravios comparativos, o que se puedan considerar como tales, entre unas y otras dentro del mismo grupo. En este sentido soy partidario de un tratamiento homogéneo y de acatar lo que en su día apruebe el Parlamento.

En cierta forma es evidente la presencia del INI en el sector textil —no digo del patrimonio porque es puramente testimonial—, pero hay que decir que Textil Tarragona factura del orden de 1.000 millones de pesetas y tiene 333 obreros.

Entiendo que el sector público, y concretamente el INI, se ha demostrado especialmente mal gestor en el sector textil por la naturaleza y características del sector, igual que entiendo que la escuela de gestión o trayectoria de la empresa pública, y concretamente del INI, ha dado muy buenos resultados en otros sectores porque para su dimensión y características está especialmente dotada la estructura de dirección del Instituto. Hay sectores —y hacía referencia al extractivo, de mataderos y textil— donde el INI ha sido históricamente un mal gestor y además no vemos la forma de mejorar esto, porque por la

propia naturaleza y dimensión de las empresas, por la propia naturaleza del negocio con un fuerte contenido comercial y agilidad de decisiones, en algunos casos de economía sumergida, etcétera, creemos que ni estratégicamente, ni a nivel de aportación de gestión pintamos allí nada.

Nuestro diagnóstico con Textil Tarazona es, si es posible, reprivatizarla y si no, cerrarla, porque entendemos que agotadas todas las posibilidades por privatizarla ni estratégicamente ni a nivel de relación esfuerzopérdidas, recursos y mantenimiento de puestos de trabajo, encontramos justificación al tema.

Sobre Entursa no hay planes de expansión. Esto no descarta que pueda surgir alguna oportunidad concreta de optimización. Por ejemplo, en el Hotel Mencey, que lo tiene como operador Entursa, hay que hacer algunas reformas e inversiones y esto, según las cuentas de resultados provisionales compensadas, se puede hacer alguna operación, pero no hay ninguna política de expansión de Entursa. En este caso no parece que haga falta reestructurar sino optimizar y no volver a pedir dinero del Presupuesto del Estado y obtener los mejores resultados posibles.

No tengo la menor expectativa ni el menor deseo de que ningún hotel de la cadena Rumasa que no se pueda privatizar pase al INI. Me parece que sería incoherente con la política que estamos llevando y que, además, tampoco arreglaría nada.

Aprovecho la ocasión para decirles que ya llevamos un año y un mes y pico y en este año ya largo de la nueva administración del Instituto, no se ha nacionalizado ninguna empresa en pérdidas. Es difícil encontrar un período tan largo en el que no se haya producido esto durante un año. A pesar de las presiones que ha habido en todas las direcciones, no se ha privatizado ni nos hemos hecho cargo de ninguna sociedad en pérdidas.

En la fase en que estamos de reestructuración, de reconversión y con problemas dramáticos y de trascendencia nacional, el respaldo que ha tenido el Presidente del Instituto y la asistencia que ha recibido la alta Dirección del mismo, así como los Presidentes de las empresas del Instituto, lo considero como un dato positivo.

Marsans. La gestión de Marsans, y esos 3.000 millones de pérdidas ocultas y que ha descubierto la auditoría del INI a primeros de este año, corresponde al ejercicio de los tres o cuatro últimos años, no del último. Nuestra política con Marsans ha sido sanearla, cosa que creemos que hemos conseguido ya. Sanear también los resultados, y esperamos que este año tenga unos resultados equilibrados.

El gran problema del futuro de Marsans, de Entursa, y todo el problema que me ha planteado, no sé si en esta pregunta o en otra, sobre la transferencia del INI a algún otro Ministerio de parte de sus empresas, por parte del Gobierno está decidido, y así lo han manifestado públicamente el Ministro de Economía y Hacienda y el Ministro de Industria, que, independientemente de que haya pequeños ajustes más adelante, la estructura o clasificación se va a mantener.

Entursa y Marsans pueden tener sentido y pueden tener mayores inercias agrupadas en torno al Ministerio de Transportes. Es algo preferentemente opinable que no tenemos planteado en este momento que estamos enfrascados en la mejora de la gestión y en la capitalización de las empresas, pero es algo planteado.

Posiblemente, un análisis más detallado sobre las empresas nos puede llevar a la conclusión de que quizá tengan más inercia y mayor coherencia las que están en el área del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En Iberia y contratos-programa, mi respuesta es no. Los contratos-programa, en mi opinión, se pueden aplicar en dos circunstancias. Una, cuando se producen unas pérdidas crónicas donde lo que se pretende es responsabilizar a la gestión y a los componentes de la empresa de que no rebasen un límite de pérdidas. A mí me parece que el instrumento contrato-programa perfecciona el sistema habitual o anterior.

Se pueden exigir responsabilidades, se pueden sacar conclusiones para perfeccionar nuevos contratos-programa o las gestiones del año siguiente. Quizá se pueda utilizar el instrumento contrato-programa —y yo creo que se ha planteado— en alguna otra área del sector público como una medida temporal para solucionar un problema limitativo en el tiempo y con unas contraprestaciones. Esta podría ser la fórmula de Iberia, pero tampoco soy partidario de ella.

Creo que la Prensa en alguna medida ha utilizado el contrato-programa refiriéndose a estas cargas no imputables a la cuenta de resultados de Iberia, como son los tráficos interpeninsulares y de las familias numerosas, que podrían cubrirse por contrato-programa. No veo inconveniente en que, si por razones de otra índole, se considera que determinado colectivo, como son las familias numerosas o determinados territorios nacionales, deben tener una subvención, que se haga un contrato-programa parcial para eso.

El planteamiento que hemos hecho en el caso de Iberia es no contrato-programa sino un plazo de dos o tres años, empezando por el que estamos, donde, a través de reconsideración de objetivos y de compromisos cada año, pongamos a la sociedad en resultados de equilibrio, como mínimo.

Condicionamientos rígidos del Ministerio de Defensa referidos a Santa Bárbara y posiblemente a empresas de defensa. El Ministerio de Defensa es uno de los principales y en algunos casos el principal comprador de nuestra industria de defensa, pero no el único; a veces no es ni siquiera el principal comprador. Entonces, más que rigideces, nosotros lo que pedimos al Ministerio de Defensa —y en esta última etapa lo estamos consiguiendo— es el mejorar la coordinación. Es decir, cuanto más programe y detalle sus programas de compra el Ministerio de Defensa tantas más oportunidades se nos brindan a las empresas de defensa del sector público y del privado para desarrollar tecnologías, adquirir licencias, colaborar en coproducción, y que cuando llegue el momento ya inaplazable de la compra no sea inexorable la importación porque en España no se produce.

En el tema de Santa Bárbara, en este momento no sé si su principal cliente es el Ministerio de Defensa, las Fuerzas Armadas españolas o exporta más, porque en el caso de Bazán recordarán que exporta más que vende a la Marina española. En el caso de Santa Bárbara, el AMX-30 es una decisión, en mi opinión, acertada a nivel del Ministerio de Defensa español y a nivel de otros ejércitos extranjeros; es decir, una serie de países entienden que la compra de los modelos actualmente en vigor en el mundo no es adecuada. Por ejemplo, se habla —aunque no soy ningún experto en este tema— de que el Leopard es un magnífico carro de combate, pero está diseñado y concebido en cuanto a capacidad operativa y blindaje para la Europa plana. Entonces algunos países montañosos y con otras características, como España y otros muchos no se ajustan.

Mientras se desarrolla conjuntamente entre varios países —y en eso estamos— un nuevo modelo de carro de combate, inspirándose quizá en algunos de los que existen, esto supone un decalaje de dos, tres o cuatro años.

Me pasan los datos de Santa Bárbara y dice que el 59 por ciento es de exportación, por lo que el grado de dependencia que tenemos de la compra de defensa es del 41 por ciento.

Hay un defecto de motorización y de caja de cambios que posiblemente quien mejor lo haya resuelto del mundo sea Santa Bárbara. Esto permite a nuestros ejércitos tener un AMX-30 perfectamente operativo y mejorado en tanto llega la siguiente generación, y esto está permitiendo al sector, como se está intentando en Venezuela, en Egipto y otros países que han adoptado el AMX-30, que esta remotorización y perfeccionamiento se haga en España, con lo cual se gana tiempo y creemos que es muy positivo para nuestros intereses.

En cuanto al gran programa de carros, de la nueva generación de carros, sí tiene decidido el Ministerio de Defensa (lo que supone una gran ayuda para las industrias de defensa del Instituto y del sector privado), que se tiene que hacer en coproducción con desarrollos tecnológicos conjuntos desde el principio. Esta es una decisión tomada que creo que nos ayuda en gran medida.

Actitud del INI frente a la reconversión y la reconstrucción en general, y de pequeños y medianos astilleros en particular. Frente a la reconversión en general es de absoluto realismo y de absoluta responsabilidad; es un mal endémico que por aplazarlo no se soluciona, sino que se agrava incluso en aquellas regiones donde tiene una incidencia más grave, y yo creo que está encuadrado en todo lo que he dicho anteriormente. Hay que minimizar los costes sociales, hay que minimizar los costes económicos, hay que estudiar exhaustivamente todas las alternativas, pero hay que hacerlo porque éste es uno de los defectos estructurales que tenemos heredados. Si no lo abordamos, y en mi opinión con rapidez, el tema empeora a niveles económicos y de conflictos sociales, porque, como habrán visto SS. SS., la mera mención de que un sector puede estar en reconversión genera tensiones sociales iguales o superiores a cuando un sector se reconvierte.

Respecto a la reconstrucción o a las nuevas actividades, el Instituto se siente absolutamente responsable de contribuir a lo que decía antes de su promoción o su labor de arrastre en sectores estratégicos y en la creación de nuevos puestos de trabajo.

La experiencia que nos ofrecen Estados Unidos y la Europa occidental, donde se ha hecho la reconversión, es que, para la absorción de parte de los excedentes de los sectores en crisis y para la creación de nuevos puestos de trabajo, se han utilizado básicamente tres sistemas: uno, las nuevas actividades de sectores de futuro, que generalmente suelen ser muy intensivas en demanda de capital y poco intensivas en demanda de mano de obra, con lo cual se crea riqueza y se absorbe algo de mano de obra, y se contribuye a diseñar la estructura industrial para la década de los noventa de un país, etcétera, pero no tiene incidencia muy importante en la creación de empleo.

En segundo lugar, dentro de las propias empresas reconvertidas, la busca de diversificación para elaborar productos añadidos, aguas arriba o aguas abajo, que permitan reabsorber en nuevos productos, nuevas especialidades, parte de este nivel de mano de obra excedentaria.

En tercer lugar, y quizá sea el ejemplo más significativo el de Francia, cuando estaba en manos de capital privado (ahora está nacionalizado), donde se creó todo un dispositivo para que las bolsas de desempleados procedentes de su propia reconversión tuvieran una ocupación laboral utilizando la vía indirecta, es decir, ofreciendo la creación de pequeñas cooperativas, facilitando a través de préstamos financieros y subvenciones fijas la creación y formación de autopatronos, bien sea agrícolas, en el sector terciario de servicios, etcétera. Nosotros pensamos incidir en estas tres líneas a través, en el primer caso, de la Dirección de Desarrollo Cooperativo del Instituto, fuertemente potenciada desde el punto de vista humano y personal y con la dotación presupuestaria a que he hecho referencia antes, y en los otros dos, a través de la gerencia de nuevas actividades, de las cuales están dotados los astilleros y lo que tenemos que hacer es impulsarlas, desarrollarlas y mejorarlas.

En pequeños y medianos astilleros, «dumping», digamos, precios de venta ruinosos. Yo, sobre los astilleros, ya que entramos en este tema, querría hacer una consideración previa. Todos los astilleros en que participa el Instituto, grandes, pequeños y medianos, excepto la fábrica de Manises y el astillero de Sevilla, porque la Empresa Nacional Elcano ha sido siempre del INI, todos los demás, los vascos, los asturianos, los gallegos y todo el resto, de Andalucía, proceden del sector privado, que en el momento oportuno se lo traspasaron al INI en distintas épocas históricas.

Nosotros, pensando como empresarios públicos, en los pequeños y medianos astilleros que tenemos bajo nuestra responsabilidad no vemos problemas dramáticos en nuestros propios astilleros. Entendemos que, todos con algunos ajustes de plantillas no traumáticos, con especializaciones, con programas de capitalización, no van a crear problemas.

Existe el agravio comparativo con pequeños y media-

nos astilleros privados, que en algunas ocasiones nos acusan de vender a bajo precio y de competencia desleal. Esto habría que verlo caso por caso. Mañana tendrán ante ustedes al Presidente de la división del Ministerio de los dos astilleros españoles y él podrá informarles con más elementos de juicio que yo. Siempre que haya algo injusto nosotros procuramos remediarlo, pero al final, termino siempre diciendo lo mismo.

Nosotros creemos en el futuro de nuestros pequeños y medianos astilleros y creemos que los podemos sacar adelante. Si esto se considera como una competencia no deseada por el sector privado y teniendo en cuenta que desde el punto de vista estratégico tampoco es absolutamente seguro que tenga una justificación la presencia del sector público, estamos dispuestos a considerar su privatización. Es decir, al igual que en los grandes astilleros parece que hay otro tipo de razones estratégicas y por la propia dimensión y por el tipo de mercado, donde parece que tiene un sentido la presencia del INI en los pequeños y medianos astilleros, creemos que los nuestros los podemos sacar adelante y si existen agravios comparativos justificados por parte del sector privado, estamos dispuestos a estudiar cualquier fórmula de privatización que sea naturalmente objetiva y razonable.

En cuanto a la cuarta pregunta sobre si conozco la incidencia del empleo en Bazán y Astano en Ferrol, en la factoría de Bazán, que yo sepa, no hay ningún problema planteado. Entonces, afortunadamente esto queda fuera de la trama general.

En el tema de Astano sí conozco el problema y quiero decir dos cosas, aunque mañana su Presidente se lo puede explicar mejor. Primero, nunca se ha afirmado (ha sido una mala interpretación, mañana se lo dirá su Presidente) que Astano se iba a cerrar. Les puedo garantizar que por parte del INI, como en el caso de Hunosa, no se ha planteado ni como hipótesis de trabajo el cierre de Astano.

Coincido absolutamente, y quizá con esto contesto a otra pregunta, en que Astano tiene capacidad para reconvertirse o reconstruirse y además, en la línea precisamente que ha manifestado el señor Diputado, le diré que sí hay estudios adelantados sobre reconstruirse para el reacondicionamiento de determinados tipos de buques, desguaces, reparación, etcétera, y como es en la línea que podíamos llamar de bienes de equipo, además podía tener un cierto impulso en función de la decisión que tome Enfersa respecto a la adquisición de palas escavadoras, para lo que están en competencia, una del oeste y otra del este, y donde además de discutir, como era su obligación, el precio, las garantías técnicas y las facilidades de pago, estamos negociando muy duramente las compensaciones. Por eso cualquier manifestación pública en apoyo de una de estas dos opciones debilita nuestra capacidad de negociación y además es que realmente están muy igualadas las ofertas. Es decir, cuanto más mantenemos nuestra capacidad de presión legítima en las negociaciones, mejor será para España para Galicia y para el INI.

En el tema de vigo, nosotros, por nuestra parte, a tra-

vés de Barreras no creemos que se vaya a presentar ningún problema importante. Creemos que Barreras, con reajustes de plantillas no traumáticos y progresivos, es viable, aunque está el problema de Astano y Vulcano, que se engloba en el comentario anterior.

No tengo elementos de juicio para contestar en el tema de las PYMES y empresas auxiliares que dependen de esos astilleros, pero evidentemente la cifra me parece razonable. Usted había comentado que son decenas de miles, quizá, las empresas que dependen del suministro del Instituto.

El estrangulamiento por pago efectivamente existe, es muy grave y no tenemos medios de evitarlo. Estamos ante sociedades con pérdidas crecientes y con deficiencias de tesorería gravísimas. Hasta ahora lo único que se ha respetado es un astillero pequeño es el pago de la nómina, aunque varias veces se ha estado a punto de no poder atender a la nómina. Evidentemente, somos conscientes de esto y por eso en el aspecto financiero, como en otros, queremos llegar a soluciones cuanto antes porque somos conscientes y medimos las dificultades que creamos a determinados proveedores.

Me extraña el comentario de que ningún banco quiera aceptar letras si están aceptadas por una empresa pública, porque afortunadamente el crédito del Grupo INI y de sus empresas está absolutamente intacto. Es decir, por lo menos a nivel de concesión de créditos y de condiciones de como conseguirlos, bien es verdad que en empresas deficitarias con aval del Instituto, a propuesta del Gobierno y aprobadas por el Parlamento, solemos obtener las mejores condiciones de mercado y hasta ahora no hemos tenido problemas de financiación. No sé si a los pequeños poseedores les pueden discriminar o si las letras no están aceptadas.

Las pérdidas de seis mil puestos directos de trabajo, por lo que afecta al Instituto, en ningún caso se puede producir —en el sector de costes directos, me refiero—, en el sector de la construcción naval de Galicia, bajo ningún concepto, porque Astano, que no se va a cerrar, tiene cinco mil y pico trabajadores y Barreras tiene 2.000 y pico. Astano no se va a cerrar y Barreras no tiene problemas importantes de plantilla. Por lo que nos afecta a nosotros, la cifra de seis mil puestos directos de trabajo no tiene ningún viso de realidad.

En cuanto a la reducción de la cuota de mercado de la CEE, en mi opinión, lo que ha ocurrido con el sector de la construcción naval a nivel mundial han sido dos cosas. Se demandan menos barcos y se demandan de distintas características. Esto ha producido una pérdida de cuota en los países de la CEE y un trasvase hacia países emergentes, como Corea y Japón, que se han reconvertido, como siempre, de una manera peculiar.

Según los datos de que dispongo —y la fuente es la Comisión de la Comunidad Económica Europea de septiembre de 1983—, en la República Federal Alemana la evolución de la producción, entregas del período 1976-1982, en miles de TRBC han pasado de 1.630 en el año 1976 a 763 en el año 1982, menos de la mitad. En Bélgica, de 141 a 85. En Francia, de 1.117 a 319 (cuatro veces

menos). En Italia, de 314 a 176. En Gran Bretaña, de 1.624 a 420. Total de la media de la Comunidad, de 4.977 a 2.444, menos de la mitad.

En cuanto a la evolución del empleo —y cito la misma fuente—, en el período 1975-1982, respecto a la reducción de puestos de trabajo, mejor dicho, plantilla laboral de construcción naval, en los nueve países de la Comunidad —porque ya está incluida Gran Bretaña—, en el año 1975, 206.517; en 1982, 122.000 (aproximadamente el 50 por ciento). Es decir, que aunque, evidentemente, ya me consta que las divergencias sobre estimación de la demanda para el año 1984 y futuros, determina, a su vez, el posible excedente laboral, es uno de los temas más polémicos. Esto lo están discutiendo los representantes de la empresa con las autoridades económicas de la Xunta, y también en la mesa de la reconversión.

Los datos de que puedo disponer son éstos y, evidentemente, aunque no soy yo quién para decir cuál es la demanda esperada (esto tiene que salir de los estudios) de los próximos cuatro o cinco años, lo que sí quiero apuntar es que estamos ante un problema verdaderamente grave.

Los grandes buques, los buques de 250.000 toneladas, ya no tienen demanda, no parece que la tengan en un horizonte de doce a quince años, y no sé de aquí a finales de siglo. Se demandan buques especializados y la competencia de determinados países, fundamentalmente Corea y Taiwan, que emergen Brasil y Argentina, hace que la situación del sector, las perspectivas del sector a nivel mundial y a nivel español, sean dramáticas. Sí creo en el desguace; sí creo en la remodelación de los barcos; sí creo en el desarrollo de bienes de equipo a través de industrias auxiliares, y ahí vamos a hacer lo que podamos.

El tema Enfersa a mí me parece irrelevante. Tiene 180 obreros. En 1987 se calcula que la fábrica es ya obsoleta; si no se hacen nuevas inversiones deja de ser productiva.

Por otra parte, a Endesa, por todo tipo de razones que tenemos estudiadas, le conviene la ampliación de la mina y puede crear 650 nuevos puestos de trabajo. Yo creo que ésta es una decisión puramente empresarial y de utilización a nivel de grupo, de opciones, y quizá tenga un impacto psicológico en este momento porque la opinión pública está sensibilizada; pero desde el punto de vista económico y social es irrelevante, y tampoco se va a hacer con carácter inmediato. O sea, no tenemos por qué echar vinagre a la herida si no es necesario, en primer lugar, porque no lo es, y en segundo lugar, porque desde el punto de vista social es irrelevante y desde el punto de vista económico creemos que es irracional.

Quiero hacer una referencia a la sugerencia que me ha hecho el señor Diputado sobre que todo lo relacionado con el INI en Galicia es negativo; no es negativo. Es decir, la presencia del INI en Galicia, en el conjunto de nuestras inversiones, no es negativa. Tenemos, al 31 de diciembre de 1982 —y esto se ha incrementado aproximadamente con 25.000 millones más en 1983—, 235.000 millones de inmovilizado neto, que supone el 15,32 por ciento de las inversiones totales del INI. El INI ha dedi-

cado a Galicia el 15,32 por ciento de sus inversiones sociales por un importe de 235.000 millones, y damos empleo, al 31 de diciembre de 1982, a 24.717 personas, que supone el 11,18 por ciento del empleo total del INI.

Tengo también un detalle por provincias, por sociedades, etcétera. Aquí están presentes Barreras, Astano, Gesa, Sodiga, Entursa, Endesa, Seat, Bazán, Santa Bárbara, Enher, Elcano, Aviaco, Iberia, Aluminio Español, Friga y Endasa con unas características, con oficinas comerciales, con delegaciones, con fábricas, con obreros. Todas estas empresas tienen una presencia productiva en Galicia y 24.000 personas, que creo que lo he dicho ya.

Ya he explicado antes someramente el real esfuerzo que se ha hecho y las grandes perspectivas que en nuestra opinión tiene el sector del aluminio, donde toda la producción de la materia de base está en Galicia, en San Ciprián, o en La Coruña, en Alugasa. Los puestos de trabajo en el sector tendrán, posiblemente, una demanda pequeña, pero demanda, al fin y al cabo, de más puestos de trabajo en años sucesivos, donde, naturalmente, se utilizarán los excedentes que puedan surgir en otras sociedades de la región. La expectativa de rentabilidad es buena.

Lo de Enfersa ya lo he comentado.

En la división de alimentación en Galicia tenemos Friga, tema conocido por ustedes. Es una empresa en pérdidas, al 50 por ciento de su capacidad total de producción; ha transformado 15.000 cuando su capacidad son 30.000. Es un tema que creemos que no está bien resuelto y de alguna forma nos gustaría compartir nuestra presencia allí con cooperativas o con personas de la región. Estamos buscando fórmulas, pero ahí está, y en pérdidas. Tiene 300 personas de plantilla.

Después está el complejo industrias lácteas de Lugo, Complexa, que marcha bien; cubre con holgura su punto crítico. Participa Lesa, Lactaria Española, con el 58 por ciento y el resto, Sodiga y las Cajas de Ahorro. Tiene una línea bastante diversificada, leche pasteurizada, nata, mantequilla, leche en polvo. Se están haciendo estudios para impulsar la producción del queso y algún otro producto de valor añadido. Aquí tenemos una línea expansiva, porque creemos que la característica de la región y la estructura industrial y comercial lo permite.

Sodiga, la más veterana de las «sodis», dispone de un capital de 2.750 millones de pesetas. El total de las empresas participadas, a 31 de diciembre de 1983, es de 73, con un capital de 9.000 millones de pesetas y da un empleo directo a 3.652 personas.

En 1984 está previsto que Sodiga realice inversiones por un total de 1.050 millones de pesetas. Se pretende que la compañía participe en 17 nuevas empresas. No tenemos más que deseos de incrementar la acción económica, social y regional de Sodiga, como es su vocación y su objetivo social.

Un breve comentario al tercer nivel sobre los CN-235. Aviaco en su PAIF tiene prevista una adquisición de cuatro unidades en el año 1984. Creo que todavía no se ha actualizado por el INI porque no vemos claro el tema del desarrollo de las compañías regionales. Las posiciones de

las autoridades autonómicas es muy dispar. Algunas Comunidades Autónomas pretenden ser los promotores de estos terceros niveles de vuelos cortos. Hay otras que consideran que es preferible que sean atendidos desde las líneas de bandera nacional, Iberia o Aviaco. Este es un tema muy fluido y donde no está definida al respecto una política a mi nivel del Ministerio de Transportes ni a nivel del Instituto. De todas formas, Aviaco proponía que se comprara en función de que tengamos las ideas claras en 1984, pero está previsto.

Sobre la última pregunta que se me ha formulado, vuelvo a hacer énfasis en que en absoluto quiero cargar las tintas sobre la responsabilidad de los trabajadores como eximente o atenuante de la responsabilidad que tiene el INI a nivel de gestión y los directivos de las empresas. He pretendido —no sé si lo he conseguido— el

atribuir a cada uno su posible contribución a la mejora de la situación.

Señor Presidente, creo que no me queda nada más salvo error u omisión.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Moya, por su presencia con nosotros y por su paciencia en atender y contestar a cada una de las numerosísimas preguntas que los miembros de esta Comisión le han formulado.

También agradecer a SS. SS. el haber estado interesados durante tan largo tiempo por temas tan diversos como los que se relacionan con el Instituto Nacional de Industria. Sin otro particular se levanta la sesión hasta mañana.

Eran las nueve y diez minutos de la tarde.

Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00, Madrid (8)

Depósito legal: M. 12.580 - 1961