



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1989

III Legislatura

Núm. 459

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el martes, 9 de mayo de 1989

ORDEN DEL DIA

Comparecencia del señor Director General de Aviación Civil (Martín Plasencia) para informar:

- Sobre las irregularidades producidas los días 19, 20 y 21 de abril de 1989, en la prestación de servicios aéreos de los principales aeropuertos de España (Grupo Parlamentario de Minoría Catalana) (número de expediente 212/001762).**
- Sobre las irregularidades de los servicios aéreos en los días 19 y 20 de abril de 1989 en el aeropuerto de Madrid (Grupo Parlamentario Minoría Catalana) (número de expediente 212/001761).**

Comparecencia del señor Presidente de la Empresa Nacional Santa Bárbara (Ruiz Núñez), para explicar las causas de la actual situación de la Empresa y los proyectos de la misma en cuanto a su futuro a corto y largo plazo (Grupo Parlamentario Mixto/Agrupación IU-IC) (número de expediente 212/001705).

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

COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL:

— **PARA INFORMAR DE LAS IRREGULARIDADES PRODUCIDAS LOS DÍAS 19, 20 Y 21 DE ABRIL DE 1989 EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS AEREO DE LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS DE ESPAÑA (G. P. MINORIA CATALANA)**

— **PARA INFORMAR DE LAS IRREGULARIDADES DE LOS SERVICIOS AEREO EN LOS DÍAS 19 Y 20 DE ABRIL DE 1989 EN EL AEROPUERTO DE MADRID (GRUPO PARLAMENTARIO DE MINORIA CATALANA)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días señoras y señores Diputados.

Vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios.

El primer punto del orden del día es la comparecencia del señor Director General de Aviación Civil, don Carlos Martín Plasencia, a quien agradecemos su presencia en esta Comisión y damos la bienvenida.

En la comparecencia del Director General de Aviación Civil, la primera de ellas que tienen sus señorías, hemos incorporado, de acuerdo con el Grupo solicitante, la comparecencia, con carácter más particular, relativa al aeropuerto de Madrid, que puede ser tratada conjuntamente.

También SS. SS. saben que había estado en primer lugar prevista la comparecencia del Director General de Aeropuertos Nacionales, a petición del Grupo Popular. Este Grupo retiró en plazo y en tiempo esta comparecencia y pedimos otra de características similares, como hacemos normalmente, y del mismo Departamento.

Vamos a dar la palabra en primer lugar al señor Director General de Aviación Civil, para que trate el primer punto del orden del día.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL** (Martín Plasencia): Buenos días.

En relación con la causa que ha motivado esta comparecencia es preciso indicar que las irregularidades que se producen los días 19, 20 y 21 de abril del presente año en varios aeropuertos y las que en esos mismos días se registran en el aeropuerto de Madrid-Barajas, no constituyen episodios separados, por cuanto responden, como se verá, a una misma causa. Antecedentes. En primer lugar, es preciso delinear los antecedentes del marco laboral en el que se produjeron las irregularidades anteriormente citadas. Para ello, sin entrar en demasiados detalles, pondré de manifiesto que desde el pasado mes de febrero, la Dirección General de Aviación Civil viene manteniendo contactos y negociaciones con los sindicatos representativos del colectivo laboral constituido por funcionarios pertenecientes al denominado Cuerpo de Técnicos Especialistas Aeronáuticos (CTEA). En el mes de marzo se llegó a establecer un acuerdo con el citado colectivo que los sindicatos UGT, CCOO y CSIF coincidieron en calificar de altamente positivo para el conjunto del personal de mantenimiento, dando para ello, en un comunicado conjunto de dichas centrales sindicales, una larga serie de buenas razones que justifican tal calificación.

Dicen en él que por primera vez se establece la responsabilidad del mantenimiento en el sector del personal que lo ejecuta; por primera vez se establece el acceso a las Jefaturas de mantenimiento del cuerpo de CTEA; por primera vez se establece la responsabilidad técnica del sistema técnico de control de tráfico aéreo, a través de la certificación de equipos por parte del funcionario CTEA; por primera vez se establece un nivel y un específico aceptables para el personal de mantenimiento, que irá desde el nivel 14 al nivel 22; por primera vez se trata el tema del Centro de Adiestramiento de una manera seria y con la participación de los trabajadores; por primera vez se establecen criterios con participación de los trabajadores, para la provisión de los puestos de trabajo de Mantenimiento; por primera vez se tendrán criterios objetivos y no el dedo para ocupar las diversas plazas que se crean y proveer las que se vayan generando.

No obstante, la Asociación Nacional de CTEA (ANCETEA) el 28 de marzo presenta solicitud de huelga para los días 7, 8 y 9 de abril y procede a desconvocarla el día 6 de abril después de que se reuniese con la representación de la Administración para acordar los servicios mínimos. Al día siguiente, ANCETEA procedió a lanzar una nueva convocatoria de huelga para los días 19, 20 y 21 de abril. Es preciso aclarar a sus señorías cuáles son las motivaciones que han dado lugar a un desarrollo de los hechos tan sorprendente, si bien los sindicatos mayoritarios apoyan abiertamente a la Administración en el mantenimiento de los acuerdos previamente conseguidos, ANCETEA, por su parte, no los acepta, basándose fundamentalmente en su reivindicación de que todos los miembros del colectivo de técnicos de mantenimiento pasen a integrarse en el grupo «B» en lugar del «C» que ocupan actualmente. La Administración, obviamente, no puede ceder en este punto porque resulta ser un imposible al impedirlo la legislación vigente, salvo para aquellos casos individuales que, por tener la titulación académica requerida, tienen abierta la vía de promoción interna; más concretamente, en el sector aeronáutico se prevé tal sistema de promoción para acceso al Cuerpo de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos.

Ante la situación que acabo de describir, la Dirección General de Aviación Civil fijó unos criterios sobre el establecimiento de servicios esenciales que garantizaran el normal funcionamiento de la navegación aérea y el día 14 de abril citó a ANCETEA para proceder a la negociación de los servicios esenciales a establecer, de acuerdo con la legislación vigente, durante los días de la huelga. El Comité de Huelga, tras discutir los servicios mínimos propuestos por la Administración, se negó a firmar el acta de la reunión, y posteriormente el Ministro de Transportes firmó una Orden Reguladora de Servicios Esenciales, remitiéndose a todos los centros afectados y al Comité de Huelga, la relación del personal que debía prestar los referidos servicios esenciales.

Desarrollo de la huelga. El seguimiento de la huelga puede considerarse pequeño, ya que tan sólo la secundaron ventiocho personas entre un colectivo de casi setecientos técnicos el día 20, que fue cuando tuvo verdadera in-

cidencia. No obstante, con anterioridad al inicio de la huelga anunciado, concretamente el 17 de abril ya se produjeron algunas irregularidades, puesto que cinco funcionarios CTEA, a los que les correspondía el turno de noche, no se presentaron al lugar de trabajo, alegando desconocer un cambio de turno, por lo que la Dirección General les abrió expediente disciplinario.

Este es el clima de conflictividad laboral en el que se desenvuelve un reducido grupo de técnicos. El primer día de huelga se produjeron ya retrasos y cancelaciones del orden del 10 por ciento de los vuelos con motivo de las limitaciones impuestas a todo el tráfico que entraba al FIR MADRID. Esta incidencia de la huelga se puede considerar normal en un día de conflictividad. Sin embargo, el día 20 se registran en Madrid 223 cancelaciones de las 433 operaciones programadas, lo que representa el 52 por ciento. En Barcelona se producen cincuenta cancelaciones de las 269 operaciones programadas, que representa el 16 por ciento, y el 21 en Madrid se producen 78 cancelaciones de 414 operaciones programadas, o sea, el 19 por ciento, pudiéndose considerar normalizada la situación en este último día a partir de las veintiuna horas. El mismo día 21, en Barcelona se produjeron 27 cancelaciones en un total de 317 programadas, lo que representa el 9 por ciento.

Como SS. SS. pueden apreciar, el día 20 fue el de mayor incidencia en la programación de vuelos, precisamente cuando se producen significativas alteraciones en los sistemas del Centro de Control de Paracuellos que paso a reseñar y que fueron los desencadenantes fundamentales del grave trastorno ocasionado a los usuarios del transporte aéreo.

El pasado día 20 de abril comienzan a manifestarse hechos relacionados con la caída de servicios de las instalaciones y equipamiento que se emplean para el control de la circulación aérea, a partir de las 7,30 horas de la mañana, consistentes en el corte total de la energía eléctrica que se le suministra a los ordenadores que manejan los programas informáticos del centro, al tratamiento de los planes de vuelo y la presentación radar en las consolas de la Sala de Control.

El diseño del sistema de suministro de energía al Centro de Control consiste en acometidas dobles en alta tensión desde el exterior, que aseguran la continuidad del suministro desde una de ellas para el caso de que deje de realizarse por la otra.

Existen, además, suficientes coberturas adicionales para casos de fallos accidentales del sistema de energía, mediante grupos electrógenos autónomos y dispositivos especiales que garantizan la continuidad requerida por los sistemas de control y dispositivos auxiliares. En general, puede decirse que existen suficientes vías o líneas alternativas de suministro de energía eléctrica, con el fin de asegurar una alta cota de fiabilidad en su natural funcionamiento.

Pues bien, un sistema de alimentación tan redundante como el existente está jalonado por dispositivos de conexión y cortes manuales y automáticos, para permitir el juego de combinaciones de la corriente eléctrica, que ha-

cen posible el suministro ininterrumpido de energía a los sistemas de control que la necesiten.

Los últimos eslabones de la cadena de dispositivos de corte de energía son unos interruptores de salto manual o automático, que están situados en una lógica inmediatez a los sistemas de control. Esta serie última de interruptores saltan individualmente de forma manual, con maniobra deliberada del operador o automáticamente, cuando se producen significantes alteraciones en la tensión motivadas por corte de corriente, cortocircuito dentro del ingenio al que alimenta energía, o bien por fallos importantes en la cadena anterior de alimentación eléctrica que, por su naturaleza y magnitud, quedarían claramente localizados e identificados.

Las actuaciones informativas preliminares en el mismo lugar de los hechos permiten asegurar que el día 20 de abril de 1989, a las siete y media de la mañana, se encontraron los interruptores finales de alimentación a los ordenadores del centro de control abiertos y, consecuentemente, dichos ordenadores apagados. No se ha detectado ninguna causa técnica que justifique el fallo de alimentación de energía eléctrica a los ordenadores del centro, por lo que se considera como causa altamente probable del fallo la manipulación intencionada de un interruptor manual existente en la salida del equipo rectificador convertidor.

Acto seguido, se procede por el responsable del mantenimiento del Centro de control a cerrar los contactores para iniciar el restablecimiento de la normalidad de los equipos informáticos. Ello se consigue inmediatamente después del cierre de dichos contactores. Sin embargo, la carga y arranque de los programas correspondientes, al haberse perdido la información de los mismos por falta de alimentación eléctrica, requiere un cierto tiempo de espera hasta que se recuperan totalmente las condiciones normales a las ocho horas veinte minutos.

Es precisamente a la misma hora en que se restablece el servicio informático cuando se van acusando fallos generalizados en los sistemas de comunicaciones, considerados irregulares por la abundancia de los mismos y por la coincidencia de su presentación en los momentos en los que se avistan posibilidades para el restablecimiento de la normalidad, lo cual no se consigue, totalmente, hasta las siete de la tarde el mismo día 20.

Durante dicho período las anomalías que se registran en las comunicaciones impiden el normal proceso dialogante entre avión y centro de control, incluso con torres de aeropuerto y centros de control colaterales, lo que supone, automáticamente, una drástica disminución de la cantidad de vuelos para mantener la seguridad de los mismos llegándose incluso, a la cancelación de la actividad aérea en sectores de control en los que no puede hacerse posible el mantenimiento de tal seguridad dentro de unos límites tolerables.

La Dirección General de Aviación Civil, ante el cúmulo de eventos sospechosamente concentrados en una misma jornada, donde se producen averías selectivas que afectan a la vulnerabilidad del sistema de control precisamente en aquellos puntos que resultan más críticos, pone en

conocimiento de la autoridad judicial, a través de la Abogacía del Estado, los hechos en los que se basan las actuaciones por acciones u omisiones que pudieran ser constitutivas de delito, independientemente de que, por la vía administrativa, se incoen los correspondientes expedientes informativos que determinen las responsabilidades a que hubiera lugar.

Entre tanto, la inspección de los equipos que sufrieron las averías inductoras del conflicto llevadas a cabo por varias empresas apuntan las siguientes conclusiones: Primero; El número de averías registrado en los días del conflicto rebasa ampliamente cualquier previsión y se presentan secuencialmente en los momentos que se dan posibilidades de restablecimiento del servicio. Segundo, no se ha detectado ninguna causa técnica que justifique el fallo de alimentación de energía eléctrica a los ordenadores del centro, por lo que se considera como causa altamente probable del fallo la manipulación intencionada de un interruptor manual existente en la salida del equipo rectificador-convertidor. Tercero, los fallos registrados en los sistemas de comunicaciones parece muy probable que sean debidos a la permutación de tarjetas de circuitos impresos, tarjetas de transmisión en el equipo multiplexor. Esta permutación resulta difícilmente imputable a la casualidad o a una errónea ejecución involuntaria.

Por otra parte, la Dirección General de Aviación Civil para asegurar el mantenimiento del tráfico aéreo en condiciones de máxima fiabilidad, establece un plan de actuaciones encaminadas a la configuración de un sistema de mantenimiento capaz de enfrentarse a posibles manipulaciones, deliberadamente malintencionadas, mediante un programa de desarrollo inmediato que se basa en los siguientes puntos: Reconstrucción de la cadena de mando. (Ha sido puesto un nuevo jefe en el centro de Paracuellos); reforzamiento de la seguridad y control de accesos al Centro; transferencia de la gestión de mantenimiento del Centro de Control desde la Subdirección de Instalaciones a la de control que se responsabiliza de la totalidad del proceso operativo y apoyo del mismo, sin perjuicio de continuar con la ayuda necesaria que, en todo momento, se requiera de la Subdirección de Instalaciones, fundamentalmente en aquellos aspectos relacionados con la ingeniería de sistema, y cuarto, fortalecimiento de la gestión de mantenimiento, mediante la dedicación directa de recursos humanos de una empresa especializada en el área de las comunicaciones.

Con la adopción de las medidas anteriores puede lograrse el marco adecuado para dar la suficiente robustez al sistema de mantenimiento del Centro de control, que sea capaz de impedir, afrontar o resolver con prontitud y firmeza toda clase de anomalías que se presenten, bien sean producidas por fallos de carácter rutinario, que son lógicos y propios de los sistemas físicos de control, o esporádico y extraordinario, que puedan producirse accidentalmente.

Como colofón y resumen de todo lo anteriormente expuesto, podemos asegurar lo siguiente: durante el desarrollo de la huelga planteada por ANCETEA se han producido una serie de fallos en el sistema de navegación aé-

rea que, por la complejidad e interrelación de todos los subsistemas, ha producido una situación de considerable trastorno en el tráfico aéreo. Los fallos detectados, a juzgar por la información suministrada por personal técnico y empresas especializadas, no son habituales, ni tienen carácter accidental, apuntando, más bien, a manipulaciones deliberadas en elementos críticos del sistema.

Ante tales causas probadas de los fallos registrados, la Administración ha adoptado una serie de medidas técnicas encaminadas a evitar que vuelvan a repetirse anomalías de esta naturaleza, mediante el fortalecimiento y reestructuración de los sistemas de mantenimiento, contando con la colaboración, como decía hace un momento, de una empresa privada especializada en el área de telecomunicaciones y reforzamiento de la seguridad y control de los accesos a los puntos claves del centro de control.

Por otra parte, se han iniciado investigaciones encaminadas a esclarecer posibles responsabilidades personales y posibles mejoras a introducir en los actuales equipos, con la finalidad de redundar en la seguridad de su funcionamiento ante actuaciones deliberadamente mal intencionadas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, por parte del Grupo solicitante de la comparecencia, el señor Casas, de Minoría Catalana.

El señor **CASAS I BEDOS**: El motivo por el cual Minoría Catalana solicitó esta comparecencia es porque los hechos que ocurrieron el día 20 de abril en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, son, desde nuestro punto de vista, increíbles.

Voy a hacer una relación de lo que allí pasó —para mí, fue una experiencia personal, pasé seis horas en el aeropuerto— para que usted, señor Director General, pueda ponerse en la situación en la que se encontró el usuario el citado día 20 de abril.

Primero, se nos informó que los vuelos del puente aéreo saldrían a partir de las diez de la mañana. Luego se fue diciendo por la megafonía del Aeropuerto que, por congestión del tráfico aéreo, se iba a retrasar el vuelo media hora, y así se nos fue diciendo durante seis horas. Lo mismo se iba informando en todos los vuelos. Pero, uno miraba por las ventanas del Aeropuerto y no se veía ni aterrizar, ni despegar ningún avión. Y la única explicación que se daba era la de congestión del tráfico aéreo.

El personal de información de Iberia no podía dar ninguna explicación porque les faltaban el mínimo de datos por parte de la Dirección del Aeropuerto. Imagínese usted el follón que se organizó en el aeropuerto, que llegó al punto de la incomunicación, porque era imposible, aunque esto no tenga nada que ver con sus competencias, hablar por teléfono ya que las cabinas estaban saturadas de monedas y no admitían más.

Intentamos hablar con el Director del Aeropuerto para que nos diera una explicación satisfactoria y esto fue imposible. No estaba. La información que nos dio en la antesala del despacho del Director del Aeropuerto un técnico de mantenimiento de guardia es que todo los que pa-

saba era que había congestión del tráfico aéreo. Con estas condiciones, después de pasar todo el día en el aeropuerto, llegamos a Barcelona.

Como usted comprenderá, señor Director General, admitimos que haya una situación de huelga, que es lo que dice la prensa. También dice la prensa que usted mismo ordenó a las doce del mediodía del día 20 el cierre del aeropuerto de Madrid, cosa de la que se tenía que haber informado a los usuarios, para tomar medidas alternativas, alquilar cohes, etcétera. No se dijo en ningún momento. La situación a la que sometieron a toda la población que estaba en el aeropuerto fue de indignación, de sorpresa. La gente entiende que puede haber una situación de huelga, entre otras razones porque este año estamos sufriendolas bastante a menudo en el aeropuerto de Madrid, pero lo que no es admisible es que no se informe a la ciudadanía.

No queremos ponernos al lado de los huelguistas. No entramos en el conflicto, ni hemos pedido la comparecencia para hacer un juicio político sobre si en la situación de conflicto laboral que hay tiene o no parte de responsabilidad la Dirección del Aeropuerto. No es este el tema, sino la información que se da al usuario. En un país democrático, cuando hay una huelga, se dice que hay huelga, el usuario sabe a qué atenerse y puede optar por otras alternativas. Lo que no es de recibo es que se vaya diciendo permanentemente que hay congestión del tráfico aéreo, cosa que, además, producía bastante risa, incluso entre los pilotos de los aviones que estaban por allí tomándose unas copas. Daba risa que se hablara constantemente de congestión del tráfico aéreo cuando allí no salía nadie.

¿Entiende, por tanto, el motivo de la solicitud de la comparecencia? Queremos decir públicamente, para que quede claro y conste en el «Diario de Sesiones», que censuramos la actuación del Director del Aeropuerto de Madrid. Si es verdad que el Director del Aeropuerto de Madrid no se encontraba ese día en Barajas, según se nos dijo en su antesala donde había un técnico de mantenimiento de guardia, es igual. No quiero entrar en el detalle de si estaba o no. Lo que es censurable es que no se informe adecuadamente al usuario de que existe una situación de huelga. Y si además de la situación de huelga existe una avería en el centro de Paracuellos, hay que avisarlo y decir: señores, hay un problema técnico y no podemos garantizar ningún vuelo. Y no ir diciendo cada media hora: embarquen. Embarcamos en un avión. A las dos horas nos bajamos del avión. A las tres horas volver a embarcar en el avión, etcétera.

Esta fue la sucesión de hechos durante toda la mañana en el aeropuerto de Barajas. Esto, a todas luces, es censurable y queremos reprobar públicamente la actuación del Director del Aeropuerto de Madrid. El Director General tiene que tomar medidas para que situaciones como éstas no se vuelvan a producir. La información hay que darla. La ciudadanía tiene que saber exactamente qué es lo que pasa. Hay que darle alternativas para que actúe en consecuencia. Que, cuando haya una situación de huelga, todo el mundo pueda tomar sus medidas para solventar

los problemas que ello le genera. Pero no a base de engaño, que es lo que se hizo en el aeropuerto, teniendo a la gente retenida durante más de seis horas, en mi caso, hay otros que no sé cuantas horas estarían.

Le agradezco la información que ha dado hoy. Es la primera vez que uno tiene información un poco veraz de lo que pasó el día 20 de abril, porque los periódicos dicen muchas cosas y algunas incluso son contradictorias. Agradecemos la información que se nos ha dado sobre todo del problema de Paracuellos. Lo que nos produce es un poco de pánico. Me recuerda el parón de Televisión Española el día 14 de diciembre! Un señor le da al interruptor y aquí se apaga la Televisión. Da la sensación de que en Paracuellos un individuo da al interruptor y paraliza la aviación española. Me parece que el tema tendría que tener otras medidas de seguridad. Por lo que usted dice, da la sensación de que hay instalaciones poco adecuadas a la importancia del servicio que se está dando. De hecho, creo que ya se han tomado medidas para que no vuelva a ocurrir. No vemos claro que exista una alternativa cuando haya una grave avería en Paracuellos. Se encontró la avería a las siete de la tarde. ¿Cómo es posible que una avería del fallo del fluido eléctrico, como acaba de decir, se detecte a las siete de la tarde? Hay sistemas de seguridad. Cualquier empresa pequeña que tiene un servicio informático tiene unas cautelas de seguridad tremendas. Imagínese que por un fallo de fluido eléctrico se vayan los programas al garete. Le aseguro que esto en una empresa privada no pasa. Sólo hay que comprobarlo cuando quiera y en la que quiera.

Da la sensación de que hay una cierta falta de previsión en el tema de Paracuellos. La prueba es que se repitió la historia del 14 de diciembre: Un señor le da a un interruptor y paraliza la aviación. Quisieramos saber qué planes tiene la Dirección General para evitar que vuelvan a producirse situaciones como ésta. Si tienen previsto que algún día exista una alternativa a la concentración de infraestructura que se produce en Paracuellos. Quisiéramos un compromiso público del Director General de que no volverá a repetirse una tomadura de pelo como la que se tuvo con los usuarios en el aeropuerto de Madrid el día 20 de abril, informando exactamente de lo que está pasando y no tomando a la gente —y perdone la expresión— nada menos que como imbéciles.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean manifestar su posición? (**Pausa.**)

Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario del CDS, el señor Mataix, por diez minutos.

El señor **MATAIX HIDALGO**: Tras oír la intervención del compañero de Minoría Catalana, no puedo más que apoyar todo lo que ha dicho, puesto que estoy totalmente de acuerdo. Pero hay un matiz en el que me gustaría insistir.

Aunque es verdad que el derecho del usuario a la información debería ser fundamental, y creo que lo es, lo que más me preocupa es que en este caso no se cumplió este deber de informar al usuario, no por que no quiso, sino

lo que es peor, porque no se pudo. Es decir, ya no se informa porque se incumple ese deber, es que ni siquiera se puede. Esto es peor porque demuestra una ineficacia total, con lo cual empezamos todos a preocuparnos muy seriamente de nuestra seguridad cuando estamos en vuelo. Muchas veces decimos: peor que no saber es no poder. Es decir, ser ineficaces y que haya ineptitud. Y como han dicho aquí, si un ordenador falla simplemente porque se desconecta y se tarda tanto tiempo en detectar que ha fallado la fuente de suministro, es muy preocupante. Por lo tanto, nos sumamos a la censura propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular tiene la palabra el señor Trillo, por diez minutos.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Cuando el 19 de abril comparecía el Director General a quien, dicho sea de paso, le agradezco la contestación que me dio por escrito a parte de los puntos que no me pudo contestar verbalmente, yo, sin ninguna intención de amedrentar y mucho menos de ser profeta ni oráculo, le decía que no veía nada claro el tinglado que se estaba montando en los aeropuertos nacionales y en la Dirección General de Aviación Civil como consecuencia de, por un lado, el exceso de trabajo a que se estaba sometiendo al personal dependiente de esa Dirección General a causa del incremento de tráfico, y, por otro lado, de la actitud de determinados sectores, tanto dependientes de Aviación Civil, como dependientes de la Compañía Iberia, etcétera. Y que eso se podría traducir, sin duda ninguna, como ya había ocurrido en algún caso en Iberia, en situaciones realmente anómalas.

Cuando el Presidente de Iberia compareció en esta Comisión nos dijo unas palabras parecidas a las que usted nos ha dicho hoy, día 9 de mayo. Los hechos que estamos comentando ocurrieron los días 19, 20 y 21 de abril. Nosotros, enterados por los medios de comunicación, leímos que la Dirección General de Aviación Civil iba a presentar ante el Juzgado las denuncias correspondientes y que paralelamente iniciaba una investigación de tipo administrativo. Hoy con asombro escuchamos que no tiene claro, o por lo menos que no puede asegurar que eso sea intencionado, aunque las sospechas van por ese camino.

Yo me limito a preguntarle ¿usted se da cuenta que habría ocurrido si, como consecuencia de esas anomalías, cosa desgraciadamente probable, hay que decirlo, hubieran chocado dos aviones en el aire?

Usted conoce mejor que yo las incidencias que se están produciendo, y en la comparecencia del 19 de abril le leí el telex del comandante de un avión, donde decía, con términos violentos inclusive, el cabreo, con perdón, que le había producido el cruce con un Jumbo a una distancia de 300 metros. Usted sabe como yo que esto está ocurriendo. A ustedes, los socialistas, yo les llamaría ahora el partido sorprendido obrero español en vez de Partido Socialista, porque ustedes se sorprenden de todo. Dicen que les ha sorprendido la demanda de tráfico aéreo. El señor Solana dice que le ha sorprendido la demanda de teléfonos.

Ustedes dicen que les ha sorprendido la falta de capacidad de los aeropuertos. Pero llevan gobernando siete años. Quiero recordar que usted es el tercer o cuarto Director General de Aviación Civil que nos dice que se van a tomar medidas. Y usted, una vez más, nada más llegar al puesto, ha vuelto a sufrir en sus propias carnes las consecuencias de que no se hayan tomado medidas en el momento oportuno.

Me dice usted que tienen alimentación doble de energía eléctrica. ¿Por doble entiende de dos compañías diferentes? Entonces no es doble, señor. Una alimentación de la misma compañía aunque sea doble o triple, sigue siendo una alimentación, y de eso sé un poquito. Se entiende alimentación doble cuando se tiene de Iberduero y de Hidroeléctrica Española, o de Hidroeléctrica Española o Sevillana, etcétera, pero no se entiende una alimentación doble dos, o tres, o cinco alimentaciones en la misma compañía, porque falla la compañía y Paracuellos abajo. Y cuando Paracuellos se va abajo, las pantallas, como usted ha dicho muy bien, se congelan se quedan ciegas, y los pobrecitos controladores tienen que decir por radio a aviones que van a 900 kilómetros por hora, a 3.000, 4.000, 5.000, 6.000 ó 10.000 metros de altura, con 400 ó 300 pasajeros, que se dispersen, que reduzcan tráfico. Paralelamente (tal como decía nuestro compañero de Minoría Catalana), en tierra no se sabe ni lo que pasa; y ustedes tampoco. Y lo que es peor, usted no nos dice que eso se puede arreglar.

Usted conoce de sobra que para cuando un interruptor salta, hay cientos de modelos de interruptores que se reenganchan automáticamente. Usted conoce de sobra que hay unos gráficos donde se puede saber perfectamente bien a qué hora ocurre la anomalía, cómo ha ocurrido, por qué razón ha ocurrido, si ha sido por sobretensión, si ha sido por cortocircuito, o si ha sido sencillamente porque se ha tirado de la palanca. Y ahora me dicen ustedes, al cabo casi de veinte días desde el hecho, que todavía no tienen clara la situación administrativa. Y de los juzgados, qué. Repito mi pregunta: ¿Se dan cuenta de lo que podría haber pasado si como consecuencia de eso que todavía no tienen claro hubiera ocurrido una desgracia que nadie deseamos? Que quede claro que, desde hace siete años, empezando con el SACTA, que ni sabemos en este Congreso en qué situación está, no sabemos qué equipos se han comprado, aunque sospechamos que algunos a lo mejor se han comprado dos veces, con conocimiento de ustedes o sin su conocimiento, pero alguno hasta dos veces y quizá alguno le podría demostrar que tres. Todo esto es grave y sé lo que me digo cuando hago esa aseveración aquí.

Se están averiando permanentemente los equipos: ustedes ahora me dicen que van a requerir a una empresa privada para que refuerce las medidas de los técnicos. Pero ¿es que les falta gente? ¿Me quiere decir en cuánto se ha incrementado el personal de su Dirección General desde hace siete años hasta hoy? Por favor, señor Director, seamos un poco serios, estamos hablando de vidas humanas, estamos hablando de servicios que cada vez están peor, estamos hablando de ayuda al ciudadano al que es-

tán friendo a impuestos y, como contrapartida, cada vez más jaleos. Cada vez más follones, cada vez menos trato y por si faltaba poco (y lo acabamos de escuchar y no quiero reiterarlo) la absoluta y total falta de información al sufrido pasajero que en todos los aeropuertos nacionales y en muchos internacionales, como consecuencia de lo que pasó en Madrid-Barajas, estaban totalmente desasistidos. Y lo que es peor, pensando cosas seguramente mucho peores de las que en realidad estaban ocurriendo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Mazarrasa, por diez minutos.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Trataremos de ser breves.

La verdad es que asistimos en los últimos meses, ya va para medio año, a una situación en el sector de aviación civil español grave, porque la palabra más suave que uno puede estar tentado de emplear es que hay indicios bastante ciertos, comprobables, de sectores muy corporativos incrustados en el sector aeronáutico español de aviación civil, de boicoteo de nuestra aviación civil con el objetivo de sacar adelante algunas reivindicaciones desde nuestro punto de vista absolutamente insolidarias y corporativistas. Estamos asistiendo, desde hace seis meses o más pero que se recrudece en los últimos seis meses, a una explosión de insolidaridad y corporativismo entre sectores reducidos pero estratégicamente importantes del personal laboral altamente cualificado del sector aeronáutico español. Tuvimos la comparecencia del Presidente de Iberia hace unos meses en esta Comisión, donde hizo un informe exhaustivo de lo que habían sido las consecuencias, los peligros y los riesgos que se habían vivido como consecuencia de actitudes similares en el conflicto de los técnicos de mantenimiento de la compañía, y ahora nos encontramos con esta nueva explosión de corporativismo insolidario poniendo en riesgo yo creo sistemas tan cruciales y fundamentales como la seguridad del tráfico aéreo español.

Nosotros queremos hacer un llamamiento al resto de los grupos parlamentarios en esta Cámara. En primer lugar, queremos pedirles prudencia en cómo tratamos en esta Cámara este tema, porque nosotros sospechamos, como Grupo Socialista, que desde estos sectores corporativistas existentes en el seno del sector aeronáutico español, se intenta utilizar a algunos grupos parlamentarios o a todos para que actuemos como portavoces en algo que indudablemente tiene repercusión negativa para nuestro país: los términos de credibilidad del sector de aviación civil española, que es crucial en nuestra economía nadie los pone en duda, pero pueden verse afectados negativamente y muy negativamente si este tipo de situaciones se prolonga, se mantienen y además, que duda cabe, si adquieren una resonancia importante en la Cámara.

El Grupo Socialista apoya la intervención del Grupo de Minoría Catalana en el sentido de que una situación como la generada los días 19 y 20 pasados en el aeropuerto de Barajas no debe tratarse con ocultación y que, por tanto,

yo creo que el pasajero, el cliente, el usuario debe tener una cumplida información sin, por supuesto, llegar a transmitir informaciones que pudieran producir situaciones difíciles en cuanto a riesgos que no son reales y que pudieran producir situaciones psicológicas yo creo inadecuadas. Qué duda cabe que hay que informar al usuario en los aeropuertos; que verdaderamente se exponga cuáles son las causas de los problemas que están dando origen a esta situación.

Dicho esto, nosotros en esta comparecencia no podemos por menos que hacer un llamamiento al resto de los grupos parlamentarios aquí representados a que haya una condena explícita, para que nadie crea que tiene soportes o apoyos en esta Cámara respecto de actitudes corporativistas insolidarias y que pueden llegar en algunos casos a la utilización del sabotaje, poniendo en riesgo cuestiones fundamentales para nuestro tráfico aéreo y para la seguridad en el país. Nosotros pedimos al resto de los grupos parlamentarios que de verdad se pronuncien en términos de condena explícita y tajante ante este tipo de actitudes.

También trasladamos al Gobierno una recomendación. En efecto, elementos estratégicamente tan cruciales de nuestro sistema de transportes tienen que ver reforzadas enormemente las medidas de seguridad en términos del comportamiento de las personas y de los grupos sociales que están implicados en el funcionamiento de este tipo de operativas. Por tanto, no sólo el Poder judicial deberá investigar y delimitar responsabilidades respecto de lo que está pasando en el sector aeronáutico español, sino que el Gobierno, a través del Ministerio del Interior, a través de los sistemas de seguridad de la Dirección General de Aviación Civil tiene que hacer lo imposible para poner a disposición de los jueces toda la información disponible y necesaria para delimitar las responsabilidades que están ocurriendo en el sector aeronáutico español en esta actitud cuya calificación más suave es la de «boicot», por no poner otra que pudiera ser mucho más conflictiva a la hora de las calificaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General, para responder a las formulaciones de sus señorías.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL** (Martín Plasencia): Podemos agrupar casi todas las preguntas, aunque desde mi punto de vista creo que tendríamos que hacer dos bloques de respuestas.

Yo no he pretendido decir, y si lo he dicho lo he dicho mal, que a nosotros nos parece. Nosotros tenemos la seguridad de que esas averías han sido provocadas y precisamente, en un primer momento, por las informaciones previas que nos llegaban de las empresas que estaban haciendo la revisión de todo ese cúmulo de averías, creo que fue al día siguiente de la huelga cuando la Dirección General, a través de la Abogacía del Estado, presentó la denuncia ante el Juzgado número 4 de Alcalá de Henares. Después, por la información que nos han proporcionado las empresas, tenemos la seguridad de que esas averías

han sido provocadas, pero no somos nosotros quienes tenemos que decir eso. Será la autoridad judicial quien tenga que calificar esas averías, por las pruebas que hemos aportado y que seguiremos aportando, y decir quiénes son los responsables, si se llega, que ojalá se llegara.

Insisto en que nosotros sí tenemos seguridad en que esas averías han sido provocadas. No han sido averías causales, y, además, coinciden con nosotros las empresas que nos han facilitado esta información.

Luego cabrían dos bloques importantes. Uno es que yo asumo mi parte de responsabilidad en cuanto a que hubo falta de información a los usuarios ese día. Por supuesto que la hubo. Yo creo que el tema importante y grave que hubo ese día, entre otros a los cuales ahora me referiré, fue que efectivamente el usuario no estuvo bien informado. Yo asumo mi parte de responsabilidad y estoy de acuerdo con S. S. en que hay que poner todos los medios a nuestro alcance para que en esa situación, si se vuelve a producir, al menos el usuario no tenga esa incertidumbre, esa falta de información. Eso es fundamental y asumo mi parte de responsabilidad, pero como S. S. sabe, son muchos, no solamente los organismos, sino los grupos, etcétera, los que intervienen en el tema de información; no solamente la Dirección, sino que además del Aeropuerto, están las compañías, etcétera. Pero yo asumo mi parte de responsabilidad y creo que, como responsable dentro de la Administración, tenemos que poner todo lo que esté de nuestra parte y más para que eso no vuelva a suceder en cuanto a la falta de información.

Ahora bien, yo creo que también es conveniente tener en cuenta una cosa. Para nosotros, quizá, a lo mejor, lo más cómodo —y enlazo en esto con lo que decía el señor Trillo respecto a la seguridad—, desde que se detectan las primeras anomalías, a las 7,30 de la mañana, hubiera sido cerrar el Aeropuerto hasta que hubiésemos tenido la absoluta seguridad de que su funcionamiento se iba a desarrollar con normalidad. Esa hubiera sido una opción, que quizá a lo mejor hubiese sido la mejor. No lo sé.

Otra opción, que nosotros seguimos, era, teniendo en cuenta siempre el nivel de seguridad que hay que mantener —por eso hubo un momento determinado, que fue de 12 a 13 horas, donde yo efectivamente ordené el cierre del Aeropuerto, porque el nivel de seguridad no era el adecuado—, preguntarse: ¿Es posible que esta opción se vaya arreglando en el día y si se va arreglando es posible que se vaya dejando salir y entrar un número de aviones? Según los técnicos era posible y por eso nosotros optamos por esa solución. Pero eso no tiene que ver y asumo mi parte de responsabilidad en que el usuario debía haber estado mejor informado de lo que estuvo. Evidente. Nosotros optamos por esa solución y pudo salir un número de aviones de aproximadamente la mitad. Son dos opciones. Posiblemente, quizá, hubiese sido lo mejor cerrarlo hasta no tener absoluta seguridad.

Yo creo que no me ha entendido S. S. cuando dice que la avería no se arregló hasta las 7,30 de la tarde. No es así. Es decir, la caída de energía fue a las 7,30. Efectivamente, por toda la información que tenemos, y es así y hay que ser realistas y eso es lo que ocurrió, lo que hubo

fue una desconexión. Así de claro y de triste es el tema. Y cuando hay una desconexión y se produce una bajada total de todo el proceso de energía, los ordenadores en ese momento caen y ocurre lo que dicen los técnicos, que toda la información queda borrada. Esa información logra restituirse una vez que se vuelve a dar al intermitente de energía eléctrica, al aparato o como se llame técnicamente lo que conecta. Entonces, ¿qué ocurre? Que los ordenadores tardan aproximadamente hasta las 8,30 en volver a recuperar su información. Pero insisto, y eso se lo decía hace un momento a SS. SS., en que cada vez que hemos restablecido la energía, los ordenadores, que son fundamentalmente tres —el de plan de vuelo, el de radar y el de las comunicaciones— se han vuelto a cargar y a partir de ese momento y durante todo el día, aproximadamente hasta las 5,30 de la tarde, hay una serie de averías y además de una manera seguida, en el sentido de decir que conforme el servicio de control va abriendo sectores se produce una avería y así sucesivamente durante todo el día hasta las 5,30. A las 7,30 es cuando la normalidad se restablece por completo.

Otra de las cuestiones que S. S. planteaba es si el Director del Aeropuerto se encontraba allí. Sí, se encontraba en el Aeropuerto, y yo me encontraba también allí.

¿Qué planes tenemos respecto a Paracuellos? Me parece que se los he dicho en mi intervención, pero se los puedo volver a repetir. Se ha reconstruido la cadena de mando, la persona responsable del Centro de Paracuellos ha sido cesado y nombrado otra. Ha habido un reforzamiento de la seguridad y control de acceso al Centro. Creo que es bueno también que SS. SS. conozcan que al día siguiente de la huelga, cinco funcionarios se encerraron en Paracuellos pretendiendo que salieran las empresas que estaban haciendo las reparaciones; que fueron requeridos por el director del Centro para que depusieran su actitud y no la depusieron; posteriormente fueron requeridos por el Subdirector correspondiente y, además, por escrito, y no depusieron su actitud; y hubo que llamar a la Guardia Civil y a requerimiento de ésta depusieron su actitud y se marcharon. Estas cinco personas han sido expedientadas y suspendidas de empleo y sueldo.

Se han reforzado los sistemas de seguridad. Es decir que ya no hay persona que entre en el Centro de Paracuellos si es que no va a trabajar en ese momento y se ha reforzado también el sistema de mantenimiento, contratando a una empresa privada de mantenimiento, que es la misma que instaló todo el sistema de comunicaciones. ¿Por qué? Porque nosotros, como responsables, no podemos permitir que esto vuelva a suceder o al menos tenemos que poner todos los medios para que esto no vuelva a suceder. ¿Cómo? El mantenimiento que tenemos hasta ahora no nos ofrece las suficientes garantías y por eso hemos reforzado con esta empresa.

Lo que ha habido es una reestructuración de plantilla. En el Centro de Paracuellos se ha prescindido de una serie de personas al volver a reestructurar este servicio —en concreto veintitrés— que han ido a prestar sus servicios en otros centros de trabajo de la provincia de Madrid.

Con esto creo que está prácticamente todo contestado.

Pero pienso que es muy importante, siguiendo un poco la intervención del representante del Grupo socialista, que distingamos lo que es ejercer el derecho de huelga, aunque pensamos que determinadas huelgas no son correctas, como ésta, porque creemos que esta es una huelga ilegal y así se ha hecho la petición ante la Magistratura de Trabajo; ¿por qué creemos que es ilegal? Por dos motivos: primero, porque el objeto de la huelga es imposible; es decir, aunque la Administración quisiera, las pretensiones de este colectivo de hacerse del grupo B son imposibles legalmente, porque para que sean del grupo B tienen que tener una titulación universitaria que estas personas no tienen. Y, segundo, porque, además, si se llega a un acuerdo con un colectivo y con las centrales representativas, las que han acudido a las elecciones dentro de los órganos de la función pública, que son Comisiones Obreras, UGT y la CESIF, lo que no puede existir es otra asociación, cuya representación está por ver, porque no concurrió a las elecciones sindicales, y la participación, en número, de estos funcionarios fue mínima.

Por esos dos motivos, porque al objeto de la huelga es imposible y porque la Administración llegó a un acuerdo con las centrales que efectivamente representan a los funcionarios, entendemos que esta huelga es ilegal; pero aunque lo entendamos así, una cosa es ejercer el derecho de huelga y otra es el sabotaje, y aquí ha habido averías intencionadas y por eso se ha puesto en conocimiento del Juzgado de guardia. Me parece que tenemos que ser muy claros, tener la cabeza muy fría y distinguir una cosa de la otra, porque si no estamos perdidos.

El señor **PRESIDENTE**: Dada la importancia de la materia, vamos a abrir un segundo turno más breve.

Tiene la palabra el señor Casas por cinco minutos.

El señor **CASAS I BEDOS**: Creo que con las explicaciones que nos ha dado podremos centrar un poco más cuál era exactamente el objetivo de nuestra petición de comparecencia, incluso podremos moderar un poco más el tono, pero es que he llegado con retraso por culpa de un vuelo y venía con la mentalidad del día 20.

Al empezar nuestra exposición —y digo esto al hilo de la intervención del portavoz Socialista— ya hemos distinguido que no queríamos entrar en el fondo de la cuestión del problema sindical; ése sería otro tema y abría que abordarlo en otras circunstancias. De todas maneras, lo que está claro es que si existen estas situaciones de corporativismo grave, que incluso, como ha dicho el portavoz socialista, llegan a boicotear la seguridad del tráfico aéreo, arreglarlo es responsabilidad del Gobierno y llevamos con este tema mucho tiempo. (El señor **SAENZ LORENZO**: ¡Sólo del Gobierno!)

Me parece que en este sentido no se nos puede acusar a los grupos de la oposición de organizar escándalos por la forma en que estamos tratando el tema; en todo caso, quiero recordar que para organizar escándalos el Partido Socialista, cuando estaba en la oposición, tenía grandes especialistas, incluso presentaban querellas que luego resultaba que no eran nada. Por favor, que se respete la for-

ma en que estamos llevando este tema y que se centre exactamente en lo que hemos dicho. Hemos comentado que hay que dar una información veraz, que no se puede tener a la gente retenida en el aeropuerto, diciéndole que hay congestión de tráfico aéreo, durante siete, ocho y nueve horas, cuando no sale ni llega ningún avión; había que decir que existía una situación de huelga o una avería incontrolada y que, por tanto, se cerraba el aeropuerto para que la gente eligiera otras alternativas.

Por esa razón, mi Grupo Parlamentario pide públicamente la reprobación de la actuación del Director del Aeropuerto de Madrid. Hay que informar a los ciudadanos como tales, porque estamos en un país democrático, y no como súbditos, lo cual está absolutamente superado.

El segundo tema es que hay que incrementar la seguridad y buscar alternativas al centro de Paracuellos, porque con todas las explicaciones que usted ha dado uno tiene la sensación de que el día 20 estaban pululando por Paracuellos los siete enanitos jugando con los interruptores; esa es la sensación que da; se iban concatenando, una tras otra, todas las averías. Hay que mejorar la seguridad, hay que procurar que haya seguridad interna para que no se encierren trabajadores al día siguiente de una huelga; hay que velar por la seguridad externa y, por supuesto, hay que tener alternativas a las averías que pueda haber en Paracuellos para que no se colapse el tráfico aéreo.

El Director General nos ha explicado algunas soluciones que nosotros celebramos y esperamos que en el futuro puedan solventar este tipo de problemas. Pero que quede claro cuál es el objeto de nuestra petición de comparecencia, que no es tanto que usted me diga que asume su responsabilidad —evidentemente la tiene como Director General—, porque el que más directamente tiene la responsabilidad de la tomadura de pelo —perdón por la expresión— a la que fueron sometidos todos los usuarios el día 20, es el Director del Aeropuerto de Madrid; queremos que esto quede claro. Era el único motivo de nuestra petición de comparecencia.

Por otra parte, de una vez por todas hemos podido saber exactamente qué es lo que ocurrió, porque hasta ahora no teníamos una versión clara de lo que había pasado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, por el Grupo del CDS, el señor Mataix, por un tiempo de cinco minutos.

El señor **MATAIX HIDALGO**: Quiero traer a colación que en la comparecencia del día 19 nuestro Grupo se manifestó en los términos que ahora ha pedido tan encarecidamente el representante del Grupo Socialista; es decir, hizo una enérgica condena de este corporativismo, referido en aquel caso al problema de los técnicos de mantenimiento. Por tanto, creo que la postura de nuestro Grupo ha estado bastante clara en todos estos asuntos, pero me parece que se ha desviado un poco la cuestión que aquí estábamos tratando o el motivo de las críticas. Nosotros no estábamos entrando, como aquí se ha dicho, en el fondo de la cuestión de por qué se producen las averías, ése es otro problema, independientemente de que

hay otros muy serios que también han sido expuestos, como el que se considere que hay redundancia en la alimentación cuando proviene de una sola fuente; esto lo acabo de oír y no lo sabía, pero me preocupa muchísimo. Para que haya redundancia en la alimentación tiene que haber dos vías o canales completamente independientes; si no hay redundancia, sobra.

Pero éste no era el fondo, no era lo que estábamos discutiendo; lo que discutíamos era la falta de información al usuario, nos estamos refiriendo al usuario, al que por un lado no se le informa y, por otro, que a mí es lo que me preocupa, se ve la incapacidad incluso para saber las causas y poderle informar; eso es verdaderamente preocupante. Voy a traer aquí como anécdota lo que personalmente —y no hay inquina personal por mi parte— me ocurrió el día 14 de abril. Tomo el avión; después de que llevábamos media hora embarcados, el piloto dice que por problemas técnicos no sabía cuánto se retrasaría el vuelo. Me abandono en brazos de Morfeo, prescindo de la naranjada y hete aquí que cuando despiértome encuéntrome que digo: ¡Aleluya, hemos llegado ya a Barcelona! Veo aviones, estamos rodeados, pero no, qué va, a pesar de que mi sueño había durado casi una hermosa hora, seguíamos anclados, estábamos todavía en Barajas. La gente allí empezaba a estar angustiada. Uno decía: ¿qué pasa? Se preguntaba a la azafata y ésta decía que eran los controladores: otro decía que —como se dijo aquí en la comparecencia— no había pista porque estaban completamente saturadas. Es decir, al final ninguno supimos qué había pasado en aquel vuelo. Luego sí nos enteramos que, por lo visto, eran los controladores, que se quejaban de que había muchas faltas de horas de vuelo, etcétera. Lo cierto es que nos fuimos de allí no ya informados, sino con exceso de información, que es peor, porque era excesiva y toda mala.

Por tanto, el problema es una ineficacia total, una ineptitud, en este caso ya no es ni de los técnicos de mantenimiento ni de los controladores; es simplemente falta de información, alto de saber qué está pasando allí dentro. Eso es tan sencillo como que ha pasado el suficiente tiempo como para que la Dirección sepa lo que pasa y lo pueda decir; si no tiene megafonía, puede hacer como en los hoteles: enviar por allí unos chicos que vayan diciendo lo que ocurre. Pero que se tenga tanto tiempo al usuario sin saber qué pasa es francamente peligroso y más aún sabiendo que esto puede suceder con un avión en vuelo y se pueden empezar a producir auténticas situaciones de historia colectiva.

Creo que esto es peligroso para la aviación; por tanto, el apoyo que se nos pide se lo daremos, pero cuando se plantee así. Nosotros, desde luego, estamos en contra de cualquier corporativismo egoísta, del tipo que se ha planteado. (El señor Vicepresidente, Gracia Plaza, ocupa la Presidencia)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por el Grupo Popular, por un tiempo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Quiero demostrar, en principio, nuestra absoluta conformidad con las palabras que han dicho los señores Casas y Mataix, representantes de Minoría Catalan y del CDS, al cien por cien y, como es lógico, nuestra absoluta disconformidad con las palabras del representante socialista señor Mazarrasa.

Señor Mazarrasa, usted de esto no tiene ni idea, de verdad, no tiene ni idea. Si yo personalmente, desde el año 1982, en seguridad aérea no hubiera tenido una permanente prudencia, a tope, le puedo asegurar, y le doy mi palabra de honor, Iberia en este momento prácticamente no tendría pasajeros, los aeropuertos españoles en este momento prácticamente no tendrían pasajeros. Señor Mazarrasa, por favor, mida usted lo que dice porque a veces se va de caña, con perdón.

Señor Director, gracias por reconocer que evidentemente hubo falta de información; también le reitero que no me ha contestado si un rayo en Paracuellos puede volver a fundir los ordenadores, si se ha previsto, o todavía no, la célebre cajita de Faraday, por llamarla de alguna manera; si en Barcelona se puede llegar a inundar la sala de control de los ordenadores. Lo de la doble alimentación ha quedado claro que no es doble alimentación, que es alimentación simple. Usted sabe como yo que hay interruptores de reenganche automático, que no hace falta apretar ningún botoncito; que hay grupos electrógenos, no de ahora, sino de hace 30 ó 40 años, que enganchan automáticamente ante un fallo de corriente, porque están funcionando siempre con unos motores inertes. Todo esto existe. Comprendo que usted no tiene obligación de saberlo, pero se lo digo yo que para eso soy ingeniero. Esto es fácil, lo que ocurre es que hay que hacerlo, y como yo no soy el Director General —porque este cargo lo ocupan ustedes desde hace siete años—, mi obligación aquí, como miembro de la oposición que trata de controlar para que las cosas se hagan mejor, es la de decirlo reiteradamente. Señor Mazarrasa, esta es nuestra obligación, pero usted no lo entenderá nunca porque, insisto, de este tema no tiene ni idea.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Mazarrasa por un tiempo de cinco minutos.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Señor Trillo, a lo último que yo voy a renunciar, mientras sea miembro de esta Cámara, es a la libertad de expresión. Por si acaso se lo quería especificar.

Yo también soy ingeniero, además ingeniero aeronáutico, pero esa no es la razón por la que estoy en esta Cámara, se lo aseguro. Mi ejercicio en esta ocasión como portavoz del Grupo Socialista no tiene nada que ver con que pueda tener mayor o menor conocimiento técnico de los temas en cuestión.

Hay algunas cosas que convendría especificarle. Usted dice que el suministro de energía no está asegurada si no hay un contrato con dos compañías. Yo lo siento, pero desde mi perspectiva de ingeniero tengo que estar en com-

pleto desacuerdo con su visión de la seguridad del suministro de energía eléctrica, entre otras cosas porque, como muy bien se especifica, Paracuellos del Jarama tiene grupos electrógenos, por tanto, tiene capacidad de autogeneración de energía eléctrica. **(El señor Trillo y López-Mancsidor pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mazarrasa y señor Trillo, vamos a evitar los diálogos horizontales.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Estamos en la comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios ejerciendo nuestro deber político, como representantes del pueblo, de controlar al Gobierno respecto de actuaciones y situaciones que se producen en un área de la economía de nuestro país que es el transporte aéreo. Por tanto, debemos enmarcar nuestras actuaciones y posicionamientos en función de cuáles son las cuestiones políticas de fondo que están en el sustrato de los problemas que en estos momentos estamos analizando y criticar, analizar y dar nuestra opinión respecto a cuáles son las actuaciones que el Gobierno ha tenido —en este caso la Dirección General de Aviación Civil, pero por encima de ella el Ministerio de Transportes— en el conflicto reivindicativo que hay en el fondo, así como las actuaciones pertinentes respecto al momento puntual en el que se producen los hechos.

Al resto de los grupos políticos les diré que no quiero hacer comparaciones porque son odiosas; creo que me he autolimitado bastante en emplear la palabra «sabotaje», pero el propio Director General ha dicho claramente que hay pruebas que tendrán que delimitar y depurar en su día los jueces en el sentido de que en este caso concreto ha habido sabotaje. Esta es una palabra muy fuerte y como yo no tengo pruebas, me he limitado, repito a ser prudente, pero suscribo las palabras del Director General. Veremos a ver lo que delimitan los jueces respecto a si ha habido sabotaje o no y qué depuración de responsabilidades personales se implican ahí.

Respecto a alguno de los problemas de contenido político que se han planteado aquí, nosotros vamos a posicionarnos.

¿Información feraz en los aeropuertos a los usuarios respecto a situaciones en momentos como el que estamos analizando? Estoy totalmente de acuerdo con el Grupo de Minoría Catalana y, por tanto, como miembro del Partido Socialista hago la recomendación al Gobierno para que procure y extreme —sin llegar a situaciones que puedan generar pánico en los usuarios, que siempre hay que evitarlo— las medidas de transmisión veraz en situaciones de este tipo. Por consiguiente, posicionamiento claro respecto a un problema político de fondo.

¿Mejora de los aspectos de seguridad técnica y todo el entramado del sistema de control de tráfico? Yo creo que en lo que es nuestra función como parlamentarios hemos venido apoyando y suscribiendo toda una serie de Presupuestos del Estado que no los tengo ahora aquí, pero donde se refleja una política de largo aliento en este país para mejorar sustancialmente los niveles de inversión en el equipamiento y garantizar la seguridad técnica y el equi-

pamiento en el control del tráfico aéreo. Esto ya lo hemos discutido en otros momentos.

En cuanto al criterio de apoyarse en la contratación de una compañía privada para garantizar las mejoras de mantenimiento de esas infraestructuras técnicas y de equipamiento, estoy totalmente de acuerdo. Nosotros consideramos —y este tema surgió también hace unos días cuando hablamos de la ENA— que en partes de nuestro sistema productivo, aunque sean servicios públicos que están llevados por funcionarios, hay elementos claves de alta cualificación en los que los cuellos de botella que se están produciendo respecto a la utilización de funcionarios hacen muy difícil la solución, a largo plazo y con suficientes niveles de flexibilidad, de los problemas, entre otras cosas por las rigideces que hay en los tratamientos salariales de ese personal altamente cualificado.

Por tanto, apoyo total a la política del Gobierno en cuanto a utilizar compañías privadas y evitar esas rigideces para que en los puntos cruciales de nuestro sistema de aviación civil —como éste que estamos tratando hoy— se apoyen en compañías privadas con suficiente nivel de cualificación. Pero al resto de los grupos políticos —y termino, señor Presidente— quiero decirles que nosotros no podemos aprobar que, frente a esta situación, digan que no es el motivo de la comparecencia entrar en el fondo de la cuestión, que es un problema de sabotaje que estamos viviendo en el sector aeronáutico español por parte de actitudes corporativistas, en contra de las propias centrales sindicales que representan a la mayoría de los trabajadores de esos puntos neurálgicos de nuestro sistema.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mazarrasa, vaya finalizando, por favor.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: En resumen, nosotros sí nos pronunciamos y lamentamos profundamente —y lo queremos decir al conjunto del país— que otros grupos políticos no se pronuncien con la claridad que nosotros lo estamos haciendo, y hagan una condena explícita y absoluta de este tipo de actitudes de sabotaje dentro del sector aeronáutico español por sectores minoritarios, en contra de las propias centrales sindicales. Por consiguiente, pedimos al Gobierno que refuerce, en la medida de todas sus posibilidades, la seguridad respecto a las actitudes y comportamientos de las personas, introduciendo mecanismos de investigación de estos comportamientos que puedan garantizar y dar lugar a que se depuren responsabilidades personales de lo que está ocurriendo en el sector aeronáutico español. Pedimos al Gobierno que refuerce y ponga todas las medidas que están a su disposición en este objetivo. **(El señor Trillo y López-Mancsidor pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Para qué pide la palabra, señor Trillo?

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Por alusiones.

El señor **PRESIDENTE**: No ha habido alusiones, señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Pido la palabra un minuto, señor Presidente, para decir que vengan los sindicatos a informar. Esa es la solicitud que hacemos en estos momentos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, cada grupo ha manifestado sus opiniones sin alusiones.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Se hará esa solicitud por escrito esta misma tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

Tiene la palabra el señor Director General para responder a sus señorías.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL** (Martín Plasencia): Creo que, como decía el representante de Minoría Catalana, el tema ha quedado muy centrado. Insisto en que asumo mi parte de responsabilidad en la mala información que hubo ese día, pero no estoy de acuerdo en la apreciación del representante del CDS. Sí que sabíamos lo que estaba sucediendo en cada momento —acabo de hacer un relato exhaustivo—, casi hora a hora— pero teníamos dos alternativas que no sé cuál es la mejor, y nosotros optamos por una (sin perjuicio de que luego la información fuese mala), o cerrábamos el aeropuerto hasta que no tuviéramos la absoluta seguridad de que esto iba a suceder durante el día, una vez que estaba repuesta la avería, o íbamos dando salida conforme podíamos. Nosotros optamos, repito, por la segunda, sin perjuicio —insisto— de que eso se debía haber informado al usuario de una manera más rápida, más continua, etcétera, porque, efectivamente, hubo una información muy deficiente ese día.

Me ha vuelto a preguntar el representante de Minoría Catalana, qué alternativas tenemos en Paracuellos. Dentro del plan que tenemos de inversiones Paracuellos desaparece y se traslada a Torrejón, a un centro nuevo que, en principio, está previsto terminarlo para final de año. Yo calculo que entre final de año y principio del que viene ya el centro de Paracuellos no exista y esté en Torrejón, donde las instalaciones, obviamente, son mucho mejores.

Para tranquilidad del señor Trillo, le diré que sí que existe el aparato de los rayos en Paracuellos, que me preguntó el otro día y yo lo ignoraba, pero después me informé y, efectivamente, existen estas medidas.

En cuanto a lo que me dice sobre Barcelona, de si se va a volver a inundar, esperamos que no. Por la información que he recibido se han puesto los medios para que no se vuelva a inundar, pero obviamente no se lo puedo afirmar.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Director General. Le agradecemos la información que ha facilitado a

esta Comisión, que será de gran utilidad para nuestros trabajos posteriores.

Suspendemos durante dos minutos la sesión, sin abandonar la sala, señorías.

Se reanuda la sesión.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA EMPRESA NACIONAL SANTA BARBARA, PARA EXPLICAR LAS CAUSAS DE LA ACTUAL SITUACION DE LA EMPRESA, Y LOS PROYECTOS DE LA MISMA EN CUANTO A SU FUTURO A CORTO Y LARGO PLAZO (GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, A. IU-IC)

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la sesión con la comparecencia del Presidente de la Empresa Nacional Santa Bárbara, que ha sido solicitada por la Agrupación de Izquierda Unida, del Grupo Mixto, para explicar las causas de la actual situación de la empresa y los proyectos de la misma en cuanto a su futuro a corto y largo plazo. Damos la bienvenida al Presidente de la Empresa y le agradecemos su presencia en esta Comisión.

Tiene la palabra, en primer lugar, el Presidente de la Empresa Santa Bárbara, para hacer su primera intervención, respondiendo a los términos de la solicitud de comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE LA EMPRESA NACIONAL SANTA BARBARA** (Ruiz Núñez): Para hacer una visión un poco general sobre la situación de la Empresa Nacional Santa Bárbara, creo que puede ser bueno que nos situemos en el contexto del plan estratégico que la Empresa Nacional Santa Bárbara elaboró en 1987, hace ahora prácticamente dos años.

El ejercicio de 1986 presentó unos resultados bastante inferiores a los de años anteriores, en una evolución decreciente, y eso obligó a un análisis detallado de la situación de la Empresa y al establecimiento, en base a ese diagnóstico, de un plan de actuación que se consolidó en el plan estratégico.

La empresa había tenido en 1986 una situación un poco diferente en el sentido de que durante ese año se incorporaron tres nuevas fábricas militares al conjunto de la Empresa, concretamente las fábricas de Valladolid y Murcia, y en 1.º de enero de 1987 la fábrica de Trubia. Esto originaba una serie de problemas estructurales importantes dentro de la Empresa.

De una parte, había una estructura industrial sobredimensionada, una estructura industrial con mucha duplicación y dispersión de instalaciones, en parte debido a la forma en que se había ido constituyendo la Empresa, mediante la incorporación de fábricas militares, con líneas de producto duplicadas en algunas de nuestras fábricas, y todo ello —como digo— llevaba una estructura industrial sobredimensionada, desequilibrada y muy costosa.

Por otra parte, había una política de producto no demasiado definida y, concretamente, no demasiado ambiciosa. Al mismo tiempo que se echaba en falta una estruc-

tura comercial con la suficiente potencia para penetrar en los mercados, tanto nacionales como internacionales, se producía también una situación de inmovilizados importantes, y, en definitiva, como digo, había una evolución de cuentas de resultados negativas con pérdidas crecientes.

Esto se producía en un momento en que también el sector de la industria de armamento tenía problemas estructurales que se podrían definir en varios aspectos. De una parte en rápida evolución tecnológica de los productos de defensa; de otra, las restricciones presupuestarias de la mayoría de los países, lo cual hacía que desde la óptica de la demanda, el mercado de defensa estuviera en una situación en el año 1987 (y todavía continúa) de recesión de mercados. Por otro lado, se estaban incorporando y se siguen incorporando, a los sectores de defensa países que ya adquieren determinados niveles de desarrollo como para penetrar en productos de creciente sofisticación y complejidad técnica, con bajos costes estructurales, todo lo cual llevaba y lleva a una situación de precios internacionales a la baja por exceso de oferta frente a la demanda.

Como les digo, con este diagnóstico inicial, tanto de la situación de la empresa como de las perspectivas del sector global y del mercado, se estructuró un plan estratégico que tenía como primer objetivo, lógicamente, el que la Empresa Nacional Santa Bárbara pudiera ser capaz de satisfacer las necesidades presentes y futuras del Ministerio de Defensa español y más específicamente del Cuartel General del Ejército de Tierra, sin olvidar los servicios a las otras Fuerzas, tanto a la Armada como al Ejército del Aire, y esto se configuró dentro de un modelo de empresa que fuera primer suministrador del Ejército con amplia gama de productos.

Para ello se estructuró, como digo, un plan estratégico que tenía como objetivos básicos el establecer una correcta política de productos —ya hemos dicho que era una política que no estaba demasiado bien definida dentro de la Empresa hasta entonces—; racionalizar la estructura industrial; conseguir la dimensión óptima en función de las previsiones de penetración en los mercados nacionales e internacionales; explotar el desarrollo tecnológico para la penetración en estos mercados internacionales, y mediante este conjunto de acciones, unido a una modernización y mejora de la gestión, alcanzar la rentabilidad en el horizonte del plan, que se estableció en el período 1987-1991.

Este plan estratégico, como digo, tiene un horizonte, que es 1991, y se estructura en seis subplanes. El primero de ellos, que es la base para el conjunto, es el plan de producto. En el plan de producto lo que se hizo fue realizar un análisis muy detallado para cada una de las líneas que la Empresa Nacional Santa Bárbara tenía dentro de su cartera y para cada uno de los mercados, tanto el mercado nacional como los distintos mercados exteriores, sobre cuál era la posición, si estos mercados se encontraban en unas posiciones de desarrollo, de madurez o declive, y cuál era la posición del producto de la Empresa Nacional

Santa Bárbara dentro de ellos, a fin de analizar su situación competitiva.

De este análisis mixto producto-mercado se extrajeron unas conclusiones muy válidas que, como digo, son las que sirvieron de impulso al resto del plan estratégico, puesto que al estudiar la situación de cada producto dentro de los mercados, lo que se vieron fueron las insuficiencias que determinadas líneas de producto tenían o desde el punto de vista tecnológico, o desde el punto de competitividad, o desde el punto de vista de penetración.

En definitiva, de este plan estratégico, como digo, salieron unas conclusiones válidas que orientaron la ejecución de los restantes planes, planes como el de investigación y desarrollo, que intentaba superar las deficiencias tecnológicas que la Empresa Nacional Santa Bárbara tenía en aquel momento de cara al desarrollo de nuevos productos, y esto contemplando diversas alternativas de actuación, tanto la alternativa de desarrollo de nuevos productos con medios propios en aquellas líneas de producto en las cuales la experiencia, la preparación y la tradición de la Empresa Nacional Santa Bárbara así lo consentía, como el entrar en programas multinacionales, que consentía también incorporarse, con países tecnológicamente más avanzados que nosotros en el sector de defensa, a productos de mayor sofisticación, o mediante un tercer procedimiento que era la adquisición de tecnología, o bien directamente, o bien a través de programas del Ministerio de Defensa español, de subcontratación que se orientaban hacia la Empresa Nacional Santa Bárbara.

Otra de las conclusiones también del plan de producto, como digo, fue analizar la capacidad y la competitividad de nuestro equipamiento productivo. Había un objetivo básico, que era racionalizar el equipamiento de producción de la Empresa Nacional Santa Bárbara, intentar resolver todas las situaciones de dispersión, duplicidad y falta de homogeneidad de instalaciones: especializar, en definitiva, los centros de trabajo, que son nuevos dentro de la Empresa, por líneas de producto, concretamente, establecer para cada uno de estos centros de trabajo una especialización por línea de producto, y, dentro de esa línea, intentar hacer una racionalización interna más un equipamiento adicional para situar esos centros de trabajo en condiciones competitivas de mercado.

Otra conclusión fue tratar con detalle la problemática comercial. Y aquí hay dos mercados completamente distintos, como SS. SS. conocen, el mercado nacional y el mercado de exportación, y una de las primeras decisiones que se tomaron fue constituir también dos direcciones especializadas, una en los temas exportadores y otra en los temas nacionales, e incrementar nuestra presencia en los mercados exteriores a través de una correcta red de ventas, y también potenciar nuestra presencia en el mercado nacional, tanto en cuanto a la presencia desde la óptica de venta, como nuestra presencia desde la óptica de servicio post-venta, asistencia al cliente, colaboración con él en el mantenimiento y modernización, etcétera.

El plan comercial termina con una perspectiva de las facturaciones previsibles en los años comprendidos hasta

este horizonte de 1991, en función de ese análisis de producto más todas las actuaciones que se contemplaban dentro de la política de I + D o dentro de la política industrial. Es decir, el plan comercial termina con una perspectiva de lo que pueden ser los volúmenes de ventas por líneas de producto, y de esa perspectiva de volumen de venta por línea de producto se llega a la dimensión correcta, a la dimensión deseable de la Empresa en ese horizonte de 1991, dimensión que se refiere tanto al equipamiento directamente productivo —es decir, la mano de obra directamente productiva, que es la que está más ligada a las carteras de pedidos o de facturaciones previsibles—, como a la estructura y mano de obra indirecta necesaria para dar soporte al equipamiento productivo. De ahí resulta tanto una dimensión de la plantilla óptima en ese horizonte 1991, como el establecimiento de sistemas de adecuación de plantillas no traumáticos, y así, la Empresa adopta el sistema de ir ajustando la plantilla mediante procedimientos de jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas.

Finalmente, el último de los planes que configura el plan estratégico es el de organización y sistemas. Es un plan aplicable no solamente a una empresa de defensa, lógicamente, sino a cualquier tipo de empresa moderna que lo que busca es una mayor eficacia en la gestión a través de una mayor y mejor informatización, de sistemas de gestión mucho más modernos, en definitiva, que nos lleve a una actuación, desde el punto de vista de política gerencial, más eficaz y con una cultura bastante distinta de la que tenía la Empresa hasta entonces.

Han pasado dos años desde que se inició el plan estratégico y lo que puedo decir es que su marcha está dentro de los términos previstos. Dentro del plan, como también creo que S. S. conoce, se incluían unas importantes inversiones en investigación y desarrollo, del orden de 7.500 millones de pesetas para el conjunto de su duración. En términos absolutos es una cifra importante, pero en términos relativos supone el siete por ciento sobre el volumen de ventas previsto en ese período.

El plan de I + D sigue su camino, como les decía, en los tres grandes aspectos: en el de desarrollo de productos propios, en el de participación en programas multinacionales y en el programa de adquisición de tecnologías, ligado fundamentalmente a programas del Ministerio de Defensa español. El plan industrial fue suscrito también por la central sindical UGT y sigue una marcha normal. Aquí había previstos 9.000 millones de pesetas para inversiones en equipamiento que mejoraran toda la potencia productiva de la compañía, aparte de que se han llevado a cabo cambios de racionalización en las líneas del producto; ya hay realizaciones importantes en algunas de nuestras fábricas, y actuaciones previstas para 1989 y siguientes que harán que el despegue dentro del equipamiento productivo sea una realidad en el horizonte que nos ocupa.

En cuanto a la evolución de los recursos humanos, también se ha producido de acuerdo con las previsiones establecidas inicialmente en el plan y, como les digo, utilizando procedimientos no traumáticos de ajuste de plan-

tillas y bajas incentivadas, que van consintiendo que la dimensión de la empresa se vaya ajustando a sus necesidades, tanto en lo que es equipamiento directamente productivo como en la relación indirectos-directos. Quiero resaltar que el plan de recursos humanos contemplaba también una potencialización cualitativa de la plantilla.

Como les decía al principio, el sector de defensa es un sector que, tecnológicamente, tiene un desarrollo muy importante y, consecuentemente, es necesario mejorar cualitativamente nuestros equipamientos humanos para que sean aptos y capaces de acometer el desarrollo y fabricación de los nuevos productos. Respecto a este punto también hay un plan de formación suscrito con la central sindical UGT. Este plan se está desarrollando con el objetivo de ir preparando paulatina y rápidamente a nuestro personal en las tareas que se le avecinan para ser competitivos en el futuro del plan.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Vamos a dar la palabra, en primer lugar, al portavoz del grupo solicitante de la comparecencia, la Agrupación de Izquierda Unida. El señor García Fonseca tiene la palabra y, asimismo, le damos la bienvenida a la Comisión después de su período de recuperación física.

El señor **GARCIA FONSECA**: Muchas gracias, señor Presidente, por razón doble. igualmente, quiero dar las gracias al señor Presidente de la Empresa Santa Bárbara por comparecer ante esta Comisión.

Siento empezar diciendo que la apreciación que yo tengo no coincide con la suya a partir de las informaciones que he podido recoger en relación con el funcionamiento de Santa Bárbara, y especialmente en cuanto al cumplimiento del plan estratégico, del que nos ha hablado y espero que lo complete, porque me ha parecido que ha hecho una exposición excesivamente genérica en la primera parte, más bien teórica, pues se ha limitado a reseñar el plan, que lógicamente ya conocíamos, y, a continuación, respecto a la valoración de su aplicación, de su cumplimiento o incumplimiento, de la viabilidad que pueda tener después de estos años de experiencia, etcétera, he apreciado una excesiva parquedad. Espero, decía que lo complete cuando me pueda replicar.

Mi intervención va a ir en la línea de apuntar deficiencias que considero importantes en cuanto al cumplimiento del plan estratégico, y sobre todo deseo apuntar interrogantes que me suscitan estos incumplimientos y una serie de informaciones que conoce la opinión pública, que conocen los trabajadores y, aunque no sé qué grado de fiabilidad puedan tener, espero que, en todo caso, el señor presidente nos proporcione hoy alguna confirmación de las mismas. Son informaciones que ponen bastante en cuestión cuál es la línea que va a seguir la Empresa Santa Bárbara, que más bien apuntan a que tiene poco que ver con el plan estratégico. Me voy a explicar brevemente en relación con algunos de los apartados que incluso ha tocado el señor Presidente de la Empresa.

En cuanto al plan industrial, efectivamente, dentro del plan estratégico uno de los apartados importantes es este

plan industrial para cinco centros donde se contempla una gama de actuaciones concretas con inversiones especificadas y con un calendario preciso, etcétera. Los centros en cuestión son los de Trubia, Oviedo, Palencia, Sevilla y La Coruña.

La primera discrepancia que quiero poner de manifiesto en esta Comisión es que, al entender de mi grupo, la aplicación del plan industrial en relación con estos centros, respecto a los que había un diseño concreto y sus correspondientes medidas en el propio plan, está absolutamente parada. Las fechas parciales para llevar a cabo esas inversiones que ascienden a 9.000 millones de pesetas que prevé el plan conjunto, no se han cumplido. Yo no tengo noticia de que al menos en una serie de centros, de los que tengo conocimiento bastante directo, se haya invertido absolutamente nada. Por ello, la primera pregunta sería cuáles son las razones de este incumplimiento de los plazos parciales de las inversiones. Usted ha afirmado, un tanto genéricamente, que se habían realizado en algunos centros. Quisiera que me dijese en qué centros y qué inversiones en concreto se han puesto en práctica y, en todo caso, si se sigue manteniendo la fecha final que se señala en el plan para la ejecución del conjunto de estas inversiones, que ascienden a esos 9.000 millones de pesetas indicados anteriormente.

Hay otro grupo de centros dentro del plan industrial que son fundamentalmente los centros químicos, en relación con el que no hay ningún plan de actuación concreto, al menos que conozcamos. Si existe, será muy en el interior del «staff» de la Empresa, pero ni la opinión pública, ni los trabajadores, ni los ciudadanos en general lo conocemos y, desde luego, no figura en el plan estratégico. Una razón parece que puede ser la posible fusión de Santa Bárbara con ERT; por lo menos esto ha salido en los medios de comunicación dirigidos a la opinión pública, son varios los periódicos que en distintas ocasiones han informado sobre esta cuestión de manera destacada. Por ejemplo, tengo varios recortes de prensa de octubre de 1988, señalándose en uno de ellos que Unión Española de Explosivos y Santa Bárbara se fusionan próximamente; en otro se indica que Banesto y Banco de Bilbao Vizcaya serían posibles socios financieros en la futura fusión de Unión Española de Explosivos y Santa Bárbara; en otro periódico se hace mención a que el INI busca un tercer socio para realizar la fusión entre Santa Bárbara y Unión Española de Explosivos. Todas estas noticias han aparecido en periódicos, insisto, de ámbito estatal, con un reconocido rigor informativo y, además, figuran de manera destacada en cuanto a su presentación. El paso previo para esta posible fusión entre Santa Bárbara y ERT parecía ser la separación de Unión Española de Explosivos de ERT. Por tanto —y me remito siempre a informaciones de prensa porque no tengo otras—, parece que ya se ha producido. Así se señala en algunos periódicos, en concreto el día 20 de abril de 1989, y con total entidad, es decir, en fechas muy recientes.

Paso a referirme a las primeras cuestiones que quiero plantearle en relación con este apartado. Desearíamos una información directa por parte del máximo responsa-

ble, el más inmediato, el más directo de la empresa, que es usted, sobre la situación en esta posible fusión entre Santa Bárbara y ERT, cómo repercutirá en cuanto al resto de los centros de la Empresa Santa Bárbara y a las plantillas de estos centros y si existe algún calendario dentro de esta actuación de tanta envergadura como la que estoy señalando. En cuanto al cierre de centros en el plan industrial, pactado al menos con uno de los sindicatos, existe un compromiso (está escrito, yo lo tengo aquí) explícito de no cerrar ningún centro. No sé si ese compromiso se va a mantener en el futuro. Desde luego, las actuaciones del pasado no parece que abonen mucho que se vaya a cumplir con rigor este acuerdo, porque, de hecho, ya se han cerrado algunos. Por ejemplo, uno de los centros de Sevilla se ha cerrado y se ha integrado en otro. La propia sede central se ha integrado en el CETME. En Toledo hay intención de cerrar el actual centro y construir uno nuevo con un estatuto distinto en principio, en cuanto que respondería a estas actuaciones de fusión de empresas. Ahí quedan las preguntas y me interesaría mucho que el señor presidente me informara lo más detalladamente posible sobre ellas.

Pasando a otro tema más o menos relacionado con lo que estoy diciendo, en el plan estratégico se señala como una línea de objetivos prioritaria de Santa Bárbara (incluso se habla de vocación natural, y es una expresión que tomo literalmente de Santa Bárbara) la de ser el primer proveedor del Ejército nacional. En la prensa de abril de este año (me remito una vez más a ella) se habla de un contrato de artillería pesada con el Ejército, que afectaría fundamentalmente al centro de Trubia, aunque indirectamente afectaría, lógicamente, a otros centros de la empresa. La noticia, de ser confirmada por el señor Presidente de Santa Bárbara —y me gustaría que lo hiciera— me parece positiva y parece que apunta a una normalización de las relaciones, que según la voz popular estaban bastante deterioradas, entre Santa Bárbara y el Ministerio de Defensa. Sin embargo, paradójicamente, nos encontramos que en muchos de los centros de Santa Bárbara, y particularmente en este centro sobre el que recaería la actividad de este posible contrato, el centro de Trubia, se está dando actualmente y desde hace tiempo una enorme subactividad. Prácticamente el 50 por ciento de la plantilla está periódica y sistemáticamente regulada. El centro de Trubia, en concreto, es uno de los centros a los que yo me refería anteriormente cuando decía que no se ha realizado ninguna inversión. Que yo sepa, en ese centro de Trubia —y lo he visitado hace unas semanas— únicamente se está reparando la infraestructura de un taller, pero no hay absolutamente nada conocido en cuanto a instalaciones y en cuanto a maquinaria y demás. Me costa que incluso peticiones concretas y reiteradas de técnicos de la misma empresa en relación a maquinaria necesaria para terminar lo que se va retrasando en su cumplimiento y que prevé el plan industrial, son sistemáticamente o ignoradas o rechazadas.

En cuanto al centro de Toledo, al que ya aludí también antes, le pregunto: ¿se tiene intención de suprimir las líneas actuales de fabricación, espoletas, cartuchería, cade-

nas pirotécnicas, estopines, etcétera? Y si así fuera, ¿se-rán otros centros de Santa Bárbara los que lo fabriquen? ¿Qué centros serían entonces? ¿O la empresa va a dejar de fabricar estos productos? ¿Qué plantilla va a tener el nuevo centro de Toledo? Parece que está prevista la construcción de este centro en otro lugar ¿qué «estatus» va a tener? ¿Va a ser un centro al cien por cien de capital INI o va a ser un centro en integración con otras empresas privadas? Y una pregunta muy concreta sobre este mismo tema: En cuanto al traslado de la ubicación del centro, ¿cuáles son las razones de este cambio de ubicación cuando el lugar actual tiene terreno más que suficiente?

Sobre la cuestión del I + D que me parece fundamental, yo también estoy por la plurifuncionalidad de los grupos pequeños en la Comisión que se ocupa de estos temas. Yo creo que hay un esfuerzo importante en I + D en general, y especialmente —quizás demasiado especialmente— en relación a los temas de reglamento de defensa. Mi pregunta va en el sentido de que nos informe de forma más concreta sobre lo que se está haciendo. Es decir, qué nuevas líneas de productos se están investigando actualmente, cuáles son los programas de I + D que están dando mejor resultado etcétera.

Usted ha hablado de las plantillas y me sigue sorprendiendo que también en este tema usted encuentra que el plan estratégico se esta cumpliendo. Desde luego, a mí no me lo parece, señor Presidente, a partir de los datos concretos que tengo, y estos datos son facilitados por ustedes. La plantilla-objetivo que señala el plan creo que anda por los 3.205 trabajadores para el último año, para 1991. Sin embargo, en diciembre de 1988 la plantilla era todavía de 4.586 y en ese año se redujo en 262. A este ritmo, si se siguen utilizando las fórmulas actuales de reducción de la plantilla o de adecuación, si quiere decirlo de forma más eufemística, de la plantilla, no parece que sea un objetivo posible de cumplir. ¿Significa esto que van a modificar ustedes la plantilla-objetivo o que van a cambiar las medidas estimadas para hacer este ajuste? Son otras preguntas para las que me gustaría una respuesta concreta.

Por último, y para terminar ya, señor Presidente, a mí me parece bastante claro, a pesar de que es igualmente confuso que en Santa Bárbara hay proyectos de enorme envergadura. Una pregunta muy concreta, y a mi juicio muy importante, que quisiera hacerle es cómo se puede hacer esto, señor Presidente, sin tener una actitud del máximo diálogo y de la máxima capacidad de negociación en relación a todos los sindicatos. Porque, señor Presidente, las noticias que yo tengo —y algunas de ellas en varios centros de la empresa de diferentes regiones y de forma muy directa— es una denuncia continua por parte de los sindicatos, al menos a mí me lo han planteado todos los sindicatos, de una política que ellos califican de antisindical por parte de la dirección de la empresa. Voy a dar algunos datos anecdóticos pero creo que significativos. No se recibe a secciones sindicales que demandan tener una entrevista con directores de centro. Hay casos —yo tengo fotocopias de solicitudes por carta— que desde marzo están esperando todavía respuesta. La elabora-

ción de las listas de personal en regulación se hace de forma claramente discriminatoria, en especial en relación a los sindicalistas más destacados.

Hay otras cosas desde luego anecdóticas, pero casi increíbles. Por ejemplo, yo tengo aquí un telegrama de la dirección de un centro que dice: Ruego se presente el próximo día 2 de mayo en la jefatura de personal con alta médica. Son telegramas que se han dirigido por parte de la dirección de algunos centros a trabajadores de baja, enfermos. El alta médica supongo que la tendrá que dar el medico y cuando el hombre esté sano a estimación de dicho médico, no del director de la empresa. Esto es una anécdota, repito, pero la cuento como una más dentro de esto que yo he calificado, en boca de los propios sincicalistas, como una política antisindical.

Termino ya diciendo que espero que a las preguntas que le he hecho, algunas de ellas muy concretas, me responda usted de la forma también más concreta y extensa que pueda.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos Parlamentarios que desean intervenir? (**Pausa**.)

Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Yo voy a comenzar apoyándome en unas palabras del Ministro de Defensa, quien hace algún tiempo y coincidiendo justamente con la formulación del plan estratégico, dijo que había en los países de nuestro entorno una «ratio» verdaderamente significativa, y era la de que, por cada persona ocupada como ejército permanente en las Fuerzas Armadas, existía otra persona en el sector de la industria de armamento. Y, segundo, también dijo que el objetivo de la industria de armamento española, y fundamentalmente de la empresa pública (la Empresa Nacional Santa Bárbara) era comprar en España el 90 por ciento de las adquisiciones que precisara la defensa, contraponiendo su objetivo con el del momento entonces, que era el de que no llegaban a comprar la cifra de las dos terceras partes de esas necesidades de la defensa.

Por consiguiente, digamos que, en virtud de esos «ratios» de ocupación del sector, que no se inventa este Grupo Parlamentario, sino que brotan de la persona más significativa en cuanto a responsabilidades de todo orden dentro del Gobierno, nos encontramos con un mercado potente para nuestra industria armamentística, y en lo que respecta al mercado exterior, y, por tanto, a nuestra exportación, desgraciadamente también podemos afirmar que indiscutiblemente existe una fuerte demanda de productos bélicos.

Al lado de esto, señorías, existe la necesidad, en muchas de las fábricas que componen la Empresa Nacional Santa Bárbara, lógicamente, de aprovechar sus líneas de fabricación abriéndolas a productos civiles, y hay alguna de ellas, como por ejemplo la fábrica de la Vega, en Oviedo, que ya lo está haciendo, aprovechando sus utillajes de calibración fina para poder producir artículos útiles en el terreno médico. De hecho, el nivel tecnológico de esta fá-

brica ha crecido enormemente en los últimos tiempos gracias a un esfuerzo muy potente del personal de la misma, marcando un ejemplo que probablemente debieran seguir las direcciones de otros centros de producción de Santa Bárbara.

De modo que partimos de la base de que existe un mercado potente. No se puede admitir en estos momentos, en virtud de no haberse cumplido ninguno de esos «ratios» que el Ministro ponía de manifiesto, que esta industria no tenga posibilidades de un gran mercado. Lo que sí se puede discutir es el que la Empresa Nacional Santa Bárbara esté adecuada para participar en condiciones de competitividad en ese mercado.

Y otra de las razones que avalan la consideración que estoy haciendo es la entrada en el sector, de forma cada vez más potente, de empresas privadas. Aquí se ha mencionado una, Río Tinto, está también Barreiros, etcétera. Es decir, hay efectivamente una querencia por entrar en ese mercado por parte de la iniciativa privada y discutirle su puesto, su primacía a la Empresa Nacional Santa Bárbara.

Yo creo, por consiguiente, que la respuesta está por esa línea de competitividad que se traduciría en cuatro apartados fundamentales que, en principio, se contemplan en el plan estratégico. Uno sería los conciertos con empresas extranjeras tecnológicamente más avanzadas. Otro sería un gran esfuerzo de inversión (que no se está haciendo), que se ha programado pero no se está ejecutando (y hago más las palabras del anterior interviniente) y que exige, por consiguiente, un esfuerzo potente de financiación. El tercer grupo sería insistir en la línea de los avances tecnológicos a través de los programas de I + D, y el cuarto sería la reconversión en la formación del personal de la Empresa Nacional Santa Bárbara, reconversión, no exclusivamente un plan de plantillas, aunque sea una reducción incentivada.

Indiscutiblemente, estas cuatro líneas serían las que adoptaría cualquier accionista en el supuesto de que tuviera el mando y la responsabilidad de la empresa y quisiera competir en el mercado. La Empresa Nacional Santa Bárbara tiene un único accionista, que es el Estado, y nos parece que en la adopción de estas líneas está siendo lento y además confuso.

Efectivamente, existe un plan de producto, pero no se está cumpliendo. Hay una desviación de proyectos de tradicional ejecución en algunas fábricas, como en la de Trubia, hacia otras regiones que tenían asignados otros cometidos u objetivos dentro de ese plan de producto. Por ejemplo, a Sevilla se llevan las piezas de los lanzadores del misil «Roland», siendo así que se asignan a Asturias en ese plan de producto las partes metálicas de cohetes y misiles, las piezas técnicas y de gran exigencia tecnológica en este tipo de material. Por tanto, creo que hay confusión, confusión que se traslada al personal y que se traduce en un desconcierto y en una desmotivación para él en lo que respecta al cumplimiento del plan de producto.

Lo que indiscutiblemente está ocurriendo también, y se ha visto en la exposición del Presidente, es que la Empresa Nacional Santa Bárbara plantea unos objetivos exclu-

sivamente sectoriales, con mayor o menor fortuna, pero exclusivamente sectoriales. Sin embargo, hay unas directrices del INI, nunca cumplidas, pero directrices al fin, respecto a la creación de gerencias de nuevas actividades en las empresas integrantes del «holding» del INI, en todas las empresas del Instituto de más de 500 trabajadores, pues bien, esta gerencia de nuevas actividades no existe en la Empresa Nacional Santa Bárbara, al menos por lo que a mi conocimiento concierne.

Ese plan sectorial se debiera de acompañar con lo que son planes territoriales, de tal manera que se contemplase también la responsabilidad, porque es perfectamente compatible, de la empresa pública en las regiones donde tiene asentados sus centros de fabricación. Debiera ser la empresa pública locomotora del sector metal en Asturias mediante una diversificación de sus actividades y una apertura de las mismas a las aplicaciones civiles.

Yo creo que este plan estratégico en lo que sí se ha cumplido es en cuanto a la política de personal, porque en esa política de personal, tal como se formulaba el objetivo (yo ahí no estoy muy de acuerdo con las palabras del representante de Izquierda Unida) parece que se puede cumplir, y creo que exclusivamente merced a la fábrica de Trubia, porque es una fábrica que llegó a tener cerca de 5.000 empleados, que en estos momentos tiene 900 y que tiene el objetivo para el año 1991 de 523 trabajadores. Por consiguiente, la reducción aquí ha sido drástica, probablemente casi acumula toda la reducción que se planteaba como objetivo conjunto de la Empresa Nacional Santa Bárbara. Pero lo curioso es que solamente de esas 900 personas que quedan se pueden jubilar 73. Por tanto, todas las demás serían bajas incentivadas que, indiscutiblemente, en virtud de su volumen cuantitativo necesitan forzarse. Le voy a poner al señor presidente de la empresa un ejemplo concreto de cómo se está forzando al personal. La Empresa nacional de Santa Bárbara tiene todavía en Trubia (hasta dentro de unos días) un colegio en donde se forman alumnos de EGB, BUP, COU y formación profesional, amén de una escuela de aprendizaje y la escuela de capataces. Escuela de aprendizaje que tenía verdaderamente fama en Asturias y en toda España por el alto nivel de cualificación que obtenían sus alumnos. Pues bien, en las previsiones de la Empresa está cerrar todos esos centros y prácticamente no responsabilizarse ni siquiera de los profesores, que son empleados que daban clase en ese colegio de Santa Bárbara, hasta el punto de que ha tenido que ser la Audiencia Territorial de Oviedo la que en febrero de este año dictará una sentencia obligando al patrono (así lo dice la sentencia) que es la Empresa Nacional Santa Bárbara, a pagar a unos profesores, que son, por tanto, personal de la Empresa y a permanecer en las plantillas de la misma en tanto en cuanto se obligue a la empresa a abonarles unos sueldos que durante meses no se les habían satisfecho. De modo que esta es la política de personal que se está forzando para conseguir un reajuste de plantillas. Y creo que se está tomando siempre la solución por el sector más débil. En vez de ir a esas cuatro líneas a las que yo aludía al principio, lo que se está haciendo es abandonar, probablemente en ma-

nos de la empresa privada, parte de lo que debía de ser competencia y función, dentro de los objetivos empresariales, de la Empresa Nacional Santa Bárbara y romper la cuerda por el sector más débil, que siempre es el personal. Todo esto viene al hilo de esa frustración que tienen en estos momentos las centrales sindicales, tanto UGT, que firmó el Plan estratégico, como Comisiones Obreras, que no lo firmó. Porque yo quiero traer aquí, para terminar, un acuerdo adoptado por unanimidad de todos los grupos políticos por la Junta General del Principado de Asturias exigiendo, en virtud de un principio de solidaridad y de todas estas razones que hacen perfectamente factible la consecución de ese objetivo, una política de mantenimiento del empleo. Lo que no es de recibo en absoluto es que, teniendo mercado abundante y únicamente dependiendo para penetrar más fuerte y más constructivamente en ese mercado de una buena gestión de la empresa, al final se termine por hacer dos cosas: quebrar por la línea de personal, falta de diálogo con los representantes legítimos de ese personal y un abandono de las responsabilidades en manos de la industria privada.

Señorías, creo que esto es grave. Creo que hay que dar un cambio de timón en la dirección de esta Empresa, contemplar mejor y con mayor esperanza y trabajo, abriendo el abanico hacia actividades privadas, lo que son las posibilidades de los centros de la Empresa Nacional Santa Bárbara, y no ese sentimiento de que el mercado es débil —que no es verdad—, las políticas de exportación difíciles —no sé si es verdad o no, pero en todo caso remediable con las cuatro líneas a las que aludía en un principio— y, en definitiva, propugnan un mayor diálogo y un mensaje al personal que no lo desmotive, sino que, por el contrario, se pueda seguir lo que fue una política respecto a un centro de Santa Bárbara, que es la fábrica de la Vega en Oviedo, y tratar de que en los demás sitios se profundice en ese esfuerzo tecnológico, se cumpla ese plan de inversiones, que no se está cumpliendo al ritmo previsto y, en definitiva, se abran perspectivas y posibilidades mejores para la Empresa Nacional, para la industria española y para todos los hombres que trabajan en ella. Y si hay alguno que no puede trabajar por falta de cualificación, el objetivo es mantener el empleo, aunque a esa persona haya que buscarle una solución de otro tipo. Mantener el empleo debía ser una política de esta Empresa, unida a esa consideración no exclusivamente sectorial sino también territorializando su política, para hacer posible que desde la empresa pública se ayude a que la reindustrialización de las regiones más azotadas por la crisis industrial sea una realidad.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Cuevas Iglesias.

El señor **CUEVAS DELGADO**: Nuestro Grupo quiere mostrar la satisfacción por la presencia del señor Presidente de la Empresa Nacional Santa Bárbara, y no sólo por su presencia en sí, sino porque a la vista de lo que hemos escuchado por parte de los grupos que han pedido la

comparecencia nos parece muy oportuna para explicar cómo se está desarrollando este Plan.

Nuestro Grupo ha apoyado el Plan de reestructuración de este sector, que ha sido difícil, porque era difícil en sí misma la tarea de integrar las industrias de defensa de la Empresa Nacional Santa Bárbara. Ha sido un plan laborioso y concertado con la Unión General de Trabajadores, que lo firmó, y hasta ahora no hay discrepancias sustanciales en cuanto a la marcha del mismo. En el Plan se concreta una comisión paritaria de vigilancia y seguimiento, que está funcionando y que incluso tiene la posibilidad de pedir reuniones extraordinarias —que están previstas cada cuatro meses— para cualquier coyuntura que se pueda presentar en el desarrollo del mismo.

Nuestro grupo quiere mostrar su sorpresa una vez más —no es nuevo— por el desconocimiento y la falta de rigor con la que se abordan los temas cuando se dicen cosas como, por ejemplo, que se está desmantelando un centro o que se están llevando actividades de un centro a otro. Señores Diputados, el Plan en sí mismo tenía esa intención y así está recogido. Concretamente en el Plan de producto se dice que hay que determinar las líneas de futuro definiendo para el mismo la estrategia de introducción y crecimiento, decidiendo los productos a abandonar y la política de liberalización de stocks y cierre de instalaciones consiguiente. Es más, todo lo que se ha hecho se ha efectuado dentro de esta comisión de seguimiento; ha tenido la aprobación de la Unión General de Trabajadores, que ha firmado el Plan, y aunque Comisiones Obreras no lo ha firmado no me consta que existan grandes discrepancias en cuanto a la marcha del mismo.

No es cierto tampoco que haya imprevisión en el Plan. El Plan industrial tiene perfectamente definido lo que se va a hacer en cada centro y por eso hay actividades que se han pasado de un centro a otro. Se dice que en Sevilla se están haciendo cosas que se estaban haciendo en Trubia. Pero es que en Trubia se van a hacer cosas que se estaban haciendo en Sevilla, porque uno de los objetivos fundamentales del Plan era racionalizar la producción y especializar las distintas fábricas en ámbitos concretos. Sevilla se va a dedicar a la integración de armas y Trubia se va a dedicar más a la producción de piezas, a la producción más acabada y más industrial.

No entendemos tampoco cómo se dice que no se está cumpliendo el Plan, puesto que se está cumpliendo. Lógicamente en un plan de esta envergadura, con los condicionantes que tiene, puesto que en el Plan de objetivos se preveía una serie de actividades que se iban a abordar, algunas se han abordado, otras están en período de acometerse y algunas tienen un compás de espera en tanto no se resuelvan problemas de adquisición por parte del Ministerio de Defensa. En concreto hablaba el señor García Fonseca del I + D, que es un tema que se está desarrollando. Quizá habría que implementarlo más para acometer el desarrollo del nuevo vehículo, pero ese es un tema que está dentro de los plazos previstos por el Plan. Un plan de esta envergadura no tiene unas fechas determinadas al día, sino que se va acometiendo y analizando en esta Comisión todo el desarrollo y todos los posibles cam-

bios. Se dice que se están cerrando centros, que no estaba previsto en el Plan. Yo le puedo decir —y además lo conozco muy a fondo— que en Sevilla había dos centros, uno de ellos ubicado en un edificio del siglo XV. Desde el principio del Plan se estaba previendo que había que llevarlo a un centro más moderno, que es lo que se está haciendo; las inversiones se están realizando y no entendemos lo que se plantea como incumplimiento. El problema, quizá, puede estar en que la información que le llega puede estar centrada en una sección concreta de un sindicato concreto, que a lo mejor tampoco es la posición del sindicato en su conjunto. Porque vuelvo a repetir que no tengo noticias de que Comisiones Obreras, aun no habiendo firmado el Plan, tenga una frontal oposición al mismo. Puede tener su criterio sobre si en un centro de trabajo hay que fabricar un producto u otro.

En síntesis, sin entrar en lo que no es el objeto de la comparecencia —aquí estamos analizando el plan industrial de Santa Bárbara—, creo que no se debe especular sobre noticias de prensa o sobre otros posibles avances en cuanto al desarrollo de la propia empresa, sino que es el Presidente de la Empresa el que tiene que decir cómo van estos temas de futuro de la empresa. Pero en lo que concierne a este Plan, que tiene el horizonte del 1991, nuestro Grupo entiende que en las líneas básicas generales esto se está cumpliendo, que no hay mayores problemas y, además, queremos hacer hincapié en que éste es un plan de muchísima envergadura, complejidad técnica y de todo tipo. No estamos sólo en presencia de un problema de reconversión, sino que estamos en presencia de un problema en el que incide la industria de defensa, que también tiene una coyuntura internacional y una especificidad que no es solamente un simple tema de reconversión. Creemos que se está haciendo con rigor y no entendemos cómo, sin conocer y sin detallar lo que significa este Plan, sin conocer a fondo lo que se está haciendo, se pueden decir cosas como las que se han dicho sobre que hay que hacer planes territoriales. Este Plan es en sí un plan territorial, porque está analizando los centros por sitios, lo que en cada centro se está produciendo, y ha analizado las necesidades de futuro, las necesidades de mercado, y hacia ahí van los objetivos. Se puede estar de acuerdo o no con este Plan, pero no se puede decir que se está improvisando.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Presidente de la Empresa Nacional Santa Bárbara para responder a SS. SS.

El señor **PRESIDENTE DE LA EMPRESA NACIONAL SANTA BARBARA** (Ruiz Núñez): Voy a intentar responder a todas las cuestiones planteadas.

En lo que respecta a la intervención del portavoz de Izquierda Unida, hay una primera afirmación de que el Plan industrial no se estaba desarrollando conforme a lo previsto y que las inversiones estaban siendo prácticamente nulas con la que siento no estar de acuerdo. El Plan industrial es complejo, como SS. SS. saben, dado que afecta a nueve centros de trabajo que tiene la Empresa Na-

cional Santa Bárbara y a muchas líneas de producto que también tiene la Empresa en función de su vocación de primer suministrador del Ejército. Dentro de la secuencia que se ha ido haciendo para programar las actividades de reindustrialización de los diferentes centros, tal como decía el representante de Izquierda Unida, las fábricas de Trubia, Oviedo, Palencia, Sevilla y Coruña han sido las que primero han visto definidas sus inversiones y han pasado por la comisión de seguimiento Empresa-Central Sindical UGT, con el fin de establecer su auténtica puesta en marcha; y respecto a las otras fábricas también hay estudios avanzados para proceder a su equipamiento.

Tengo que decirle que las inversiones que se han realizado entre 1987 y 1988 en equipamiento han supuesto del orden de 2.600 millones de pesetas, que es una cantidad bastante importante. Concretamente en algunas de las fábricas que se citaban, en las de Asturias, ha habido una inversión del orden de 250 millones de pesetas. No hay que olvidar tampoco que en la fábrica de Trubia había ya una inversión prevista por el Ministerio de Defensa, con cargo a este Ministerio porque esta inversión estaba prevista antes del pase a la Empresa Nacional Santa Bárbara, concretamente en la línea de fabricación de componentes metálicos de disparos, una nueva línea de prensas, que supongo que también S. S. conoce que ha tenido algunos problemas técnicos debidos a la cimentación de la obra prevista, que han hecho necesario realizar un estudio complementario para resolverlos. Pero salvando ese problema técnico, esa inversión está en marcha y todos pensamos que podrá estar operativa en un plazo breve.

Como les digo, primero, hay una inversión realizada en el conjunto de la Empresa en los años 1987 y 1988, los dos primeros años de vigencia del Plan estratégico, del orden de los 2.600 millones de pesetas. Quiero resaltar también que la inversión en equipamientos de I + D y en equipamientos para la mejora de la gestión, es decir, lo que corresponde a nuestros centros de Madrid —tanto a las oficinas centrales como a la Dirección de I + D—, ha sido del orden de los 540 millones de pesetas, una cantidad importante que ha ido a potenciar todo nuestro soporte de cara a poder establecer programas de desarrollo cada vez con mayor complejidad, tanto en nuestro centro de I + D de Julián Camarillo como en nuestro centro de I + D de Paracuellos. Me reafirmo en que las inversiones están siguiendo una secuencia normal, que hay unas inversiones ya realizadas y que hay muchos programas ya aprobados por la comisión de seguimiento. En este momento también puedo decir a S. S. que hay inversiones aprobadas, dentro de 1989, por un valor aproximado de 3.000 millones de pesetas, que estarán comprometiéndose y realizándose en el transcurso de 1989 y años siguientes, y que este proceso no se para, en virtud de lo que decía el representante del Grupo Parlamentario Socialista de que la comisión de seguimiento está teniendo un funcionamiento yo diría que absolutamente ejemplar de colaboración entre Empresa y Central Sindical.

Por otra parte, se decía que había un compromiso en el Plan estratégico de no cerrar centros y que ese compro-

miso no se había cumplido. Siento no estar tampoco de acuerdo. Dice que se ha cerrado el centro de Sevilla. En Sevilla, como S. S. conoce, hay un centro productivo muy antiguo, que está situado en la ciudad, y un centro productivo que nosotros llamamos la fábrica de las Canteras, que está en Alcalá de Guadaira, que ya tenía una infraestructura industrial moderna. La verdad es que, desde los comienzos del Plan industrial, estaba previsto que los equipamientos industriales se concentraran en el centro de Canteras, ampliándolo, modernizándolo y potenciándolo, para que la fábrica de Sevilla, en definitiva, fuera la gran integrista de Santa Bárbara, y en ese campo ya está trabajando, y yo diría que con mucho éxito.

Quien conozca el centro antiguo de la fábrica de Sevilla sabrá que está muy lejos de cualquier modelo industrial moderno. Es un edificio que desde el punto de vista histórico-artístico es una maravilla, pero que es lo menos adecuado para poner equipamientos productivos racionales y con unos sistemas de producción modernos. Esto no es cerrar un centro, sino simplemente concentrar las actividades de la fábrica de Sevilla en un centro moderno, en el cual se están implementando inversiones importantes. En el periodo 1987/1988 se han invertido ya 450 millones de pesetas en la fábrica de Sevilla y hay un programa de inversiones todavía mayor para ir ampliando sus instalaciones.

Del tema de Toledo hablaremos después, si le parece a S. S.

Hay una cierta inquietud, parece, porque puede haber unos distintos repartos de actividades entre fábricas, pero esos repartos precisamente van en la línea de racionalidad que imponía el Plan estratégico. Nosotros en este momento tenemos en la fábrica de Sevilla una línea de fabricación de material de artillería pesada, y en la fábrica de Trubia otra línea prácticamente duplicada, lo que procedía de los esquemas anteriores en los que se diversificaban las líneas de producción, posiblemente por superados condicionamientos estratégicos. Desde nuestra óptica, cuando establecimos el Plan industrial, se vio que era mucho más conveniente, desde el punto de vista de eficacia, de economía de escala y de economía productiva, concentrar las dos líneas de producción en el centro de Trubia y especializar al centro de Sevilla en las tareas de integración, tanto de artillería como de sistema de armas. En ese sentido quiero decir que la fábrica de Sevilla, durante estos últimos años, como ustedes conocen, ha estado realizando la modernización de los carros AMX-30, programa muy importante, la fabricación de los lanzadores Teruel, también muy importante, de las torres de 25 milímetros y de los chasis portadores del misil Roland, todos ellos programas de una complejidad y de un atractivo muy serios, desde el punto de vista tecnológico, y que van en la línea de tener un centro integrador potente, de cara a mercados internacionales tanto como a satisfacer las necesidades nacionales.

Me preguntaba también S. S. qué se está haciendo en I + D. Yo le diría que se está haciendo un esfuerzo importante en varios sentidos, como le decía, para mejorar la capacidad propia mediante la implementación de inver-

siones en equipamientos auxiliares de las nuevas técnicas de investigación y desarrollo, como es la aplicación de los sistemas CIM, la incorporación de sistemas informáticos tanto de cálculo como de desarrollo, la implementación de sistemas CAD y la modernización de todos los equipamientos de laboratorio, tanto en nuestro centro de Julián Camarillo como en nuestro centro de Paracuellos. En definitiva, estamos intentando crear una infraestructura de I + D apta para afrontar programas cada vez más complejos y que lógicamente están dando ya resultado. No hay que olvidar, como les decía, que en los dos años de vigencia del Plan se han introducido bastantes nuevos productos en el mercado, que han conseguido también incrementar la cifra de facturación de la Empresa, y así se han desarrollado, como decía, el programa Roland, el programa del AMX-30 con tecnología de Santa Bárbara, lo mismo que la torre de 25 milímetros o el lanzador Teruel. Se ha introducido en el mercado la nueva ametralladora AMELI. Se ha pasado la evaluación del cañón de 155/39 y se han desarrollado nuevas municiones como la Mero-ka, Vulcan o Flecha. En definitiva, no voy a aburrir a S. S. con una relación exhaustiva de todos estos programas.

De cara al futuro estamos trabajando en programas muy importantes, que pasan, como les decía, tanto por cooperación en programas internacionales en los campos de pólvoras y explosivos avanzados y en los campos de municiones avanzadas, como en programas nacionales también de gran interés para el futuro de la Empresa. Hay un lanzagranadas de 40 milímetros, que puede ser un producto absolutamente notorio dentro de los mercados internacionales. Tenemos expectativas razonables de poder realizar el desarrollo del futuro vehículo de combate de infantería, que supondría la incorporación definitiva de Santa Bárbara al desarrollo de futuros programas multinacionales de blindados. Tenemos también expectativas razonables de que, si el Ministerio de Defensa español suscribe el programa TRIGAT, la Empresa Nacional de Santa Bárbara participe no sólo en la fabricación sino en el desarrollo de partes importantes de un misil que, como ustedes conocen, es contra carro de tercera generación. Esa es otra de las grandes expectativas que tenemos en el campo de la investigación y el desarrollo.

Me preguntaba también S. S. qué pasaba con la fábrica de Toledo, si se iban a suprimir algunas líneas de producto, en definitiva cómo se iba a plantear la fábrica de Toledo. En el Plan estratégico ya estaba contemplado que la fábrica de Toledo tendría una importancia creciente en materiales compuestos. Como S. S. conocen, el mercado de materiales compuestos está en expansión. Es una de las oportunidades a las que el señor Rebollo se refería cuando hablaba de futuras posibles aplicaciones, no sólo en el ámbito militar sino también en el civil. La Empresa Nacional Santa Bárbara, dentro del análisis correspondiente a su Plan de producto, definió cuáles podían ser las perspectivas de mercado de los materiales compuestos, tanto desde la óptica estrictamente de defensa como desde la óptica de las aplicaciones civiles. Lo que vio es que podía haber tres líneas básicas de producto. Una lí-

nea correspondiente a los tubos de lanzamiento de misiles, que ya estamos haciendo con una experiencia notable, tanto en el programa HOT como en el programa Roland. Somos fuente única de suministro del programa Roland, lo cual es importante. No sólo suministramos al Ejército español sino también a los ejércitos europeos en los tubos de lanzamiento. La línea de tubos de lanzamiento, la línea de «filament winding» como se llama en términos normales, está en expansión. Pero también en el sector de la aeronáutica, tanto por la especialización creciente que va teniendo la fábrica de Toledo en su colaboración fundamentalmente con Construcciones Aeronáuticas, como por las perspectivas de negocio que se abren con los programas Airbus y EFA, podemos ver una oportunidad creciente en esta otra nueva línea de producto. Por último, hay una tendencia creciente a utilizar los materiales compuestos en blindajes modernos, ligeros y de grandes prestaciones, que va a ser la tercera línea de producto.

Ante esta expectativa de mercado, y teniendo en cuenta las buenas experiencias de nuestras relaciones con Construcciones Aeronáuticas y, eventualmente, con otros posibles fabricantes europeos del sector de aeronáutica, lo que se ve es que la fábrica de Toledo puede tener un desarrollo importante dentro de este mundo. No hay que olvidar que este mundo es extremadamente competitivo, porque cuando un sector tiene una demanda creciente hay muchas empresas que intentan penetrar en él, y para conseguir una adecuada competitividad lo primero que hace falta es tener unas instalaciones absolutamente bien diseñadas y bien racionalizadas. Por eso pensamos que la implantación industrial actual en la fábrica que ahora tenemos en Toledo es muy antigua, con una dispersión importante en cuanto al número de edificios y con la dificultad de establecer correctas «lay out», y es mucho más conveniente ir a una fábrica de nueva planta con equipamientos modernos, con sistemas de producción modernos que consientan una competitividad en un sector en expansión, pero tremendamente duro, desde el punto de vista de la competencia nacional-internacional. Pensamos que, al encontrar esa competitividad, la línea de materiales compuestos podrá satisfacer las cargas de trabajo previstas en el Plan estratégico para la fábrica de Toledo en el año 1991, e incluso superarlas en años sucesivos, con lo cual podríamos racionalizar la fábrica de Toledo en el sentido de especializarla exclusivamente en materiales compuestos, y otras producciones que en principio estaban previstas para la fábrica de Toledo concentrarlas en la fábrica de Palencia. De esta forma conseguiríamos un doble efecto, la fábrica de Palencia con una gama de producto más amplia y, en consecuencia, menos sujeta a las normales evoluciones de un mercado que nunca es demasiado estable, y de otra parte le dábamos una carga de trabajo adicional a una fábrica que, como conocen, también tiene un excedente de dimensional importante y en una zona donde tampoco abundan las oportunidades. Con esa actuación vamos en la línea de lo que decía el señor Rebollo respecto a una política territorial y no sólo una política sectorial.

Me decía S. S. que la plantilla no está evolucionando en los términos previstos, puesto que el objetivo era llegar a 3.200 personas en el año horizonte, y eso es verdad, pero partíamos de una plantilla a 1.º de enero de 1987 de 5.728 personas. En los últimos datos que tengo, a 30 de abril, la plantilla es de 4.510; lo cual quiere decir que se ha reducido en 1.218 y que faltan por reducir, para llegar a esa plantilla objetivo teórica, 1.305. Prácticamente se ha recorrido la mitad del camino. No hay ninguna razón importante para pensar que no se va a cumplir. Quiero insistir en que se está cumpliendo con medidas estrictamente voluntarias, tanto desde el punto de vista de jubilaciones como desde el punto de vista de bajas. En definitiva, no se están aplicando ni se piensan aplicar medidas traumáticas. La plantilla evolucionará como evolucione. Es un objetivo que la Empresa se pone para lo cual instrumenta unos mecanismos. Hasta este momento estamos en unas determinadas consecuciones. Irá evolucionando en la forma en que los acontecimientos se vayan produciendo, pero en este momento no hay razones que supongan que no es posible alcanzar ese horizonte.

Quiero insistir una vez más, y entiendo que es una inquietud lógica de todos los grupos parlamentarios e importante para la Empresa Nacional Santa Bárbara, en que estamos haciendo un esfuerzo muy serio en la potenciación cualitativa de nuestras plantillas. Que se esté reduciendo plantilla no quiere decir que no se estén produciendo nuevos ingresos. Se están produciendo bastantes ingresos de personal cualificado, tanto en ingeniería de producción como en ingeniería de producto, personal cualificado para nuestras fábricas, para nuestros equipos centrales y fundamentalmente para nuestros equipos de investigación y desarrollo. Se están estableciendo programas importantes de formación de nuestro personal, en parte mediante los procedimientos y las oportunidades normales que existen en el país, y en parte con las oportunidades que brinda a la Empresa de defensa española el hecho de que el Ministerio de Defensa se incorpore a programas multinacionales en los que dentro de los «offset» previstos en los programas se contemplan formaciones de nuestro personal que son muy válidas y fructíferas de cara a un próximo futuro.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Presidente quizá deba decir que los «offset» son las compensaciones.

El señor **PRESIDENTE DE LA EMPRESA NACIONAL SANTA BARBARA** (Ruiz Núñez): Sí, las compensaciones.

Otro tema que planteaba S. S. es el de Explosivos Río Tinto y Santa Bárbara, todo lo que aparece en la prensa. Efectivamente son cosas que aparecen en la prensa. Quiero hacer una reflexión, y no una manifestación contundente, en el sentido de que entre la Empresa Nacional Santa Bárbara y la Unión Española de Explosivos, al segregarse el negocio de defensa dentro de la Unión Española de Explosivos, existen algunas líneas de productos coincidentes y, en consecuencia, con competencia entre las dos empresas, otras líneas de producto que tiene la Unión Española de Explosivos y no tiene Santa Bárbara

y muchas que tiene Santa Bárbara y no tiene la Unión Española de Explosivos. Este sector de pólvora y explosivos yo pienso que no está excesivamente racionalizado y correctamente dimensionado, pero es un sector en pleno desarrollo porque los explosivos y propulsores, como SS. SS. conocen, sobre todo en las aplicaciones de misilística, municiones avanzadas etcétera, tienen un gran futuro y, en definitiva, puede ser conveniente plantearse un análisis de la mejor forma de racionalizar este sector. Yo pienso que puede haber una oportunidad de racionalización de cara a que, en esta parte del sector de defensa, la industria española, con el modelo que se adopte, pueda ser más competitiva a medio y largo plazo. Lo que tengo que decir a S. S. es que estos temas de política corporativa los lleva directamente el Instituto Nacional de la Industria, que en definitiva es el único accionista de la Empresa Nacional Santa Bárbara, como ustedes conocen, y entonces lo siento mucho pero no puedo ampliarles más información, porque la verdad es que no está en la responsabilidad de la Empresa Nacional Santa Bárbara este tipo de estrategia corporativa.

Por último, decía también que cómo se puede hacer este Plan, que es de enorme envergadura, sin una actitud de máximo diálogo con los sindicatos. Yo le diría que la voluntad de la Empresa Nacional Santa Bárbara ha sido desde el principio tener el máximo diálogo posible con los sindicatos, y así planteó su Plan estratégico que se presentó a los dos sindicatos mayoritarios que hay en la empresa, lo que sucede es que hubo unas actitudes diferentes por parte de uno y otro sindicato. La Unión General de Trabajadores tuvo la actitud de aceptación global del Plan, estableciendo unos previos acuerdos que después sometió a referéndum entre el conjunto de los trabajadores de la Empresa, aprobados mayoritariamente en todos los centros de trabajo de la compañía, y a partir de ahí se establecieron unos mecanismos de trabajo en equipo para ir desarrollando sucesivos planes o sucesivas comisiones y así se estableció la Comisión de seguimiento del Plan industrial, que está teniendo un funcionamiento fluido, muy positivo y muy constructivo. Se estableció también con la UGT el Plan de formación; insisto en que es uno de los pilares básicos en los que se tiene que apoyar la política de la Empresa. Se estableció también el Plan de seguridad e higiene, importante dentro de una actividad como la nuestra. En definitiva se fueron configurando, como digo, una serie de mecanismos mediante los cuales ese diálogo permanente y constructivo ha ido dando muy buenos resultados.

En aquel momento el sindicato de Comisiones Obreras entendió que no le interesaba suscribir ese tipo de acuerdos y se quedó fuera, lógicamente, de las mesas que se constituyeron como consecuencia de los acuerdos establecidos. Pero yo insisto en que la voluntad de la Empresa ha sido siempre tener el máximo diálogo posible con todas las fuerzas sindicales, porque somos conscientes de que éste es el mejor camino. Y aquí querría hacer una matización. En un tema tan importante como el de la fábrica de Toledo, al cual me he referido antes y que tiene una complejidad fuerte en el sentido de que está previsto ha-

cer una nueva fábrica muy moderna, penetrar en unas líneas de producto con más intensidad incluso que las previstas en el Plan estratégico, etcétera, como supongo que usted conoce, se ha establecido una mesa específicamente para el tema de Toledo, de la cual forman parte, además de los representantes de la Empresa, representantes de Comisiones Obreras y UGT. Esta mesa tiene ya prevista su primera convocatoria —yo pienso que la semana que viene— y analizarán los temas referentes a la fábrica de Toledo. Como un dato de la voluntad que tiene la Empresa de hablar con todas las centrales sindicales, puedo decir que el próximo día 19 yo personalmente y mi equipo directivo tenemos prevista una reunión con el sindicato de Comisiones Obreras para informar sobre las líneas generales de actuación de la compañía.

El señor **PRESIDENTE**: Le pido, por favor, un esfuerzo de síntesis.

El señor **PRESIDENTE DE LA EMPRESA NACIONAL SANTA BARBARA** (Ruiz Núñez): Es que me gustaría contestar a todas las preguntas, pero voy a intentar hacerlo de la forma más breve posible.

En lo relativo a la intervención de don Alejandro Reboillo, yo creo que su visión sobre las perspectivas de mercado del sector de defensa —a mí me gustaría que tuviera razón— es poco optimista, porque la verdad es que los presupuestos del Ministerio de Defensa español, como ustedes conocen, en términos de porcentaje sobre el producto interior bruto ocupan una de las últimas posiciones con respecto a los países europeos y a otros países no europeos también, que la parte de los presupuestos que se destinan al nuevo equipamiento son unas cantidades que en términos reales no están creciendo, sino incluso podríamos pensar que están decreciendo ligeramente, que efectivamente hay una inquietud del Ministerio de Defensa por incrementar la participación de la Empresa Nacional y en ese sentido se han conseguido bastantes mejoras, pero en definitiva yo pienso que la perspectiva de mercado interior no es demasiado favorable de cara al próximo y medio futuro.

En lo que respecta a los mercados internacionales, el panorama es un poco parecido. Es decir, hay unas contracciones presupuestarias en los países más desarrollados, hay dificultades económicas importantes en los países menos desarrollados para estos temas. Por otra parte, y como consecuencia de épocas pasadas, hay una sobredimensión de las empresas más importantes en el sector de defensa europeo y mundial en las más tecnológicamente avanzadas, y esta sobredimensión les hace intentar penetrar en todos los mercados de forma muy agresiva. Y para completar un poco el panorama, como les decía antes, hay una incorporación de países que hasta hace pocos años no tenían demasiado protagonismo en el sector de defensa, pero que se están incorporando con productos de tecnologías crecientes y, además, con costos estructurales bajos, como es el caso de Brasil o el caso de Corea, por poner dos ejemplos bastante significativos.

Yo pienso que desgraciadamente el panorama de pre-

visiones de demanda del sector de defensa no es excesivamente optimista, y que en términos de realismo tenemos que contar con que va a ser un mercado duro en el que va a ser estrictamente necesario conseguir la máxima competitividad, el disponer de productos atractivos para la demanda, pero también de suficiente complejidad técnica para evitar el riesgo de los países menos desarrollados. Y este binomio producto-competitividad pasa, desde mi óptica, por tener la dimensión suficiente. Si nos fijamos, nuestro Plan estratégico de alguna manera está estructurado en estos tres grandes conceptos: producto, competitividad y dimensión. Estoy de acuerdo con el señor Rebollo en que tenemos que penetrar en mercados diferentes del de defensa y se están haciendo esfuerzos importantes. El señalaba el esfuerzo que se ha hecho en nuestra fábrica de Oviedo a través de tecnificación creciente. Creo que la fábrica de Oviedo —coincido absolutamente con él— desde el punto de vista tecnológico ocupa un lugar puntero en España y en ese camino seguimos progresando, incluso hay un plan de mayor impulso sobre todo a los sistemas CAM. En la fábrica de Trubia está previsto dentro de este año consolidar un nuevo taller de mecano-soldadura con una inversión muy importante y que va a consentir el disponer de una de las mejores instalaciones a nivel español y a nivel europeo, pensando en que precisamente en la zona asturiana puede haber una demanda importante de productos de este tipo, sin abandonar lógicamente nuestra línea de vehículos blindados para la cual está diseñada esta instalación. Ya he señalado la diversificación en materiales compuestos y puedo decirles que hay una inquietud importante dentro de la Empresa y también un reto importante a cada uno de los directores de nuestras fábricas para que intenten, en los ámbitos de su mayor proximidad, ir viendo materiales y productos que puedan ser realizados con los equipamientos actuales. En este sentido ya tenemos algunas iniciativas importantes, como es la de la fábrica de Murcia, para penetrar en el mercado de nitrocelulosas civiles, etcétera. Esta es una inquietud que estamos desarrollando y que entendemos que tendrá que ir dando fruto paulatinamente.

Yo pienso que no sólo se está configurando la dimensión y la especialización de la Empresa bajo la óptica del sector defensa, aunque básicamente sí, porque no olvidemos que la vocación de la Empresa, como decíamos antes, es poder satisfacer las necesidades del Ministerio de Defensa español. Lo que sucede es que cada vez más intentamos aprovechar los equipamientos productivos y la experiencia y preparación de nuestras gentes para poder penetrar, con competitividad real, en otro tipo de mercados. No estamos haciendo ningún abandonismo de cara a la empresa privada. Esto quiero dejarlo claro. Al revés, yo diría que una de las inquietudes fundamentales de la Empresa Nacional Santa Bárbara es ampliar su gama de producto y en eso se basa fundamentalmente nuestro Plan.

Hay otra cuestión a la que me quiero referir: los colegios profesionales de la fábrica de Trubia. Yo estoy absolutamente de acuerdo en que la escuela de formación de

Trubia es una escuela muy prestigiada, que indudablemente ha dado muy buenos resultados y que sigue dándolos. Lo único que nosotros pensamos es que ésta no es una de las tareas fundamentales de la Empresa Nacional Santa Bárbara. Cuando se hizo el traspaso de los centros de Defensa a Santa Bárbara, en el acta de cesión no estaba incluida la escuela de formación profesional, que todavía seguía siendo responsabilidad del Ministerio de Defensa y no de nuestra Empresa. Nosotros lo que hemos patrocinado siempre es que esta tarea educativa no debe estar bajo la responsabilidad de la Empresa Nacional Santa Bárbara ni soportando sus costes, sino que debía pasar a otras instituciones del Estado, que tienen la vocación y yo diría que la obligación de atenderla. En ese sentido puedo decir al señor Rebollo que hay unas conversaciones muy avanzadas, que yo espero que se consoliden en muy breve plazo, para que estos centros pasen al Ministerio de Educación y Ciencia y, en consecuencia, también su gestión, con todo su equipamiento lógicamente, y así podrán seguir dando el fruto correcto y que históricamente han venido dando, pero bajo la dependencia del que nosotros entendemos que es el organismo del Estado que tiene la mayor responsabilidad sobre estas tareas.

Por último, en lo que representa a la intervención del representante del Grupo Parlamentario Socialista, amplio un poco más el tema de Asturias y Sevilla, porque también ha venido al hilo de lo que decía el señor Rebollo. Yo creo que hay alguna información un poco confusa. El trasvase que está habiendo entre los centros de Asturias y Sevilla está en la línea de lo que decía el representante del Grupo Parlamentario Socialista. Es decir, las líneas de fabricación de componentes metálicos, tanto de pequeño como de gran calibre, se concentran en las fábricas de Oviedo y Trubia. La de Oviedo más especializada en piezas de altísima tecnología y la de Trubia más especializada en líneas de producto de grandes dimensiones, como pueden ser todas las de artillería, tanto de material de artillería como de partes metálicas de disparos, etcétera, como lo que decíamos antes de mecano-soldura, línea de fabricación de cohetes, etcétera; mientras que en Sevilla se concentran las líneas de integración de sistemas, carros de combate, vehículos blindados, lanzadores de misiles, etcétera. Pero no ha habido ningún trasvase en sentido contrario. Es decir, no ha habido ningún trasvase de componentes metálicos desde Asturias hacia Sevilla. Los componentes metálicos del sistema Roland, que ha sido uno de los grandes éxitos que ha tenido la fábrica de Oviedo, se fabrican en Oviedo, que es suministrador único, es fuente única de suministro para el programa Roland. Las cabezas de guerra de los misiles Roland, que está adquiriendo el Ejército alemán, sus partes metálicas son fabricadas en Oviedo y cargadas en nuestra fábrica de Granada. Yo quiero aclarar al señor Rebollo que no ha habido ningún trasvase de fabricación de componentes desde Asturias a Sevilla, al revés, ha habido trasvase de fabricación de Sevilla a Asturias y trasvase de integración de Asturias a Sevilla.

No sé si he contestado a todo. **(El señor García Fonseca pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No sé si hace falta el turno extraordinario dada la ciencia que SS. SS. han vertido en sus intervenciones anteriores y la cumplida contestación del Presidente de la Empresa Nacional Santa Bárbara. Sin embargo, por tres minutos tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Quiero agradecer la información al Presidente de la Empresa Nacional Santa Bárbara, ya que evidentemente no es tiempo ni ocasión de volver sobre muchas de las cuestiones que ya hemos tocado. Sin embargo, sí quiero decir que uno de los temas que parece básico a mi Grupo es esta política de fusiones o integraciones. En todo caso, cuál es el estatuto que se le piensa dar a la Empresa Nacional Santa Bárbara en el futuro en relación empresa pública, empresa mixta, con quiénes integrados, con qué reparto de funciones, etcétera. Esto nos parece un tema central y como estoy de acuerdo en que posiblemente corresponda más directamente al Presidente del INI a él se lo plantearé en su día en esta Comisión.

Como no tengo tiempo para más, quiero decir que espero que las inversiones que usted ha anunciado se ejecuten tal y como lo ha prometido, pero yo sigo insistiendo en que las que el Plan contemplaba hasta ahora no se han hecho. No voy a entrar en esa discusión. De alguna forma usted dice que las inversiones siguen una secuencia normal, posiblemente sea la normal, pero en todo caso no era el calendario del Plan.

Voy a terminar refiriéndome a la política sindical, tema con el que acabé antes mi intervención. Me alegro mucho de que usted haya anunciado que va a recibir el día 19 —me parece— a representantes de todos los sindicatos para informarles sobre el Plan. Yo creo que esto siempre es muy positivo e importante. Desde luego en muchos centros y en algunas centrales el desconocimiento de sus planes es prácticamente total y esto crea, cuando además se constatan incumplimientos, una inquietud enorme y lógicamente justificable. Me parece muy interesante y muy positivo que incluso en Toledo se haya incorporado a Comisiones Obreras al diálogo y a la negociación. La pregunta mía es muy simple. ¿Por qué en las mesas de seguimiento, en los planes de formación o en cualquiera de los mecanismos de control y de seguimiento del Plan industrial o de otros planes de la empresa no están todos los sindicatos? ¿Por qué la ausencia de sindicatos, algunos de los cuales tienen una implantación tan sólida como Comisiones Obreras, porque no hayan estado de acuerdo con el Plan inicial? Son trabajadores de esas empresas, representan a un sector importante de trabajadores de las mismas y lo lógico es que sigan participando y negociando en los acuerdos de la Empresa y en su cumplimiento. Eso me parece, en primer lugar, de justicia y, en segundo lugar, de sentido común. Es una cuestión alicorta excluir a un sindicato del seguimiento de cualquier proyecto, plan, etcétera, de las empresas, hayan estado inicialmente con ellos o no. En otras empresas públicas así se hace. Hay empresas públicas donde Comisiones Obreras no firmó determinados acuerdos y, sin embargo, participan en

las mesas de negociación o en los organismos de seguimiento. Me parece muy bien que ustedes lo vaya a hacer en Toledo, pero les pido que tengan ustedes una visión más justa y más adecuada e incorporen a todos los sindicatos para que asistan a todos los diálogos y negociaciones sobre el presente y el futuro de la Empresa.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Quiero agradecer al Presidente de la Empresa Nacional Santa Bárbara su información de todo corazón, invocando, además nuestra antigua amistad. Me queda tan sólo puntualizar brevisísimamente algunos aspectos.

En primer lugar, yo creo, señor Presidente, que se están confundiendo las bajas de plantilla, probablemente motivadas en muchos casos por características de cualificación profesional en quienes las sufren y de una imposibilidad de reciclaje en ese orden, con las bajas en los puestos de trabajo. Lo que he pretendido, en nombre de mi Grupo Parlamentario, es sentar la afirmación, que creo que no ha sido contradicha, de que el sector no está en crisis, por lo que no es de recibo una política que disminuya los puestos de trabajo. Y en ese sentido quiero hacer mía la conclusión y la recomendación al Gobierno de la Junta General del Principado de Asturias, por unanimidad, y por tanto también de los representantes en la misma del Partido Socialista, de instar la Presidencia de la Empresa y, a través suyo, el Presidente del INI, sin dejar de utilizar las oportunidades que tenga mi Grupo Parlamentario para hacérselo presente directamente a dicho Presidente a que se mantengan los puestos de trabajo en un sector que no está en crisis. Bastante han sufrido algunas regiones justamente por sectores en crisis, para que en uno que no lo está se disminuyan los puestos de trabajo.

Segundo, la pregunta que se hacía al Presidente de la Empresa Nacional Santa Bárbara es si ha habido conversaciones entre los responsables de ambas empresas, Santa Bárbara y Río Tinto, en orden a una posible fusión, «join-ventura» o cualquier tipo de política empresarial de este tipo. Ya sabemos que la decisión corresponderá al Presidente del INI y a sus superiores, pero la pregunta es si ha habido o no conversaciones.

Tercer punto. En el acta de la cesión no aparecería el Colegio, ya lo sabemos, pero creo que no tienen ninguna culpa los profesores nombrados por la Empresa Nacional Santa Bárbara, que son doce o trece en estos momentos que eran personal de la Empresa Nacional Santa Bárbara y así lo viene a reconocer una sentencia de la Audiencia Territorial de Oviedo. Por tanto, lo que pide nuestro Grupo es su mantenimiento como lo que son, es decir, personal de la Empresa Nacional Santa Bárbara, al margen de que estuviera o no contemplada la cesión del colegio, porque afecta a estas personas pero ni se ha negociado ni discutido con ellos ni tienen la culpa, cuando siempre han pertenecido a la plantilla de la empresa y cobrado por la misma.

Y para terminar, señor Presidente de la Empresa, supongo (y no quiero con esto dar lecciones a nadie, en absoluto) que está al tanto de las nuevas técnicas de blindaje y de la oportunidad que tendría la implantación de las mismas, las modernísimas técnicas de blindaje, en la fábrica de Trubia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rebollo.

Tiene la palabra el señor Cuevas brevemente, por favor.

El señor **CUEVAS DELGADO**: Con mucha brevedad, me interesa resaltar dos temas que me parece que no pueden quedar en el aire.

El señor García Fonseca se refiere a la participación o no de Comisiones Obreras en la comisión de seguimiento y respecto a su argumentación me gustaría decir, para aclaración que puede ser lógico que no se esté de acuerdo con un plan de viabilidad de esta naturaleza o de otra, pero que, si después se somete a referéndum, el sindicato que pierde sigue sin querer participar en un plan que, vuelvo a repetir, conociéndolo en profundidad se ve claramente que no se ata en él lo que hay que hacer sino que se trata de una comisión que va desarrollando cosas según unos objetivos, y si no se está de acuerdo con los objetivos es muy difícil participar. En todo caso, según mis noticias, y creo no estar equivocado, la otra organización que había firmado, UGT, era la que no estaba de acuerdo en que se participara en el desarrollo de este Plan si no se había firmado previamente. En cualquier caso parece ser, y lo ha dicho el Presidente de la Empresa Santa Bárbara, que va a tener una reunión con Comisiones Obreras y que en lo que respecta a la fábrica de Toledo se va a sentar también Comisiones Obreras, lo cual me parece positivo, porque indica de alguna forma una aceptación de los objetivos del Plan.

Esta intervención me ha parecido bastante didáctica en lo que supone de explicación del Plan que por otra parte está al alcance de todo el mundo (yo lo he obtenido porque me lo han dado los propios trabajadores de la empresa de Sevilla) y todo el mundo lo conoce porque se explicó cuando el referéndum. Esto pone de manifiesto que efectivamente puede haber problemas, a lo largo de estos años, en el desarrollo de este Plan, pero si hay problemas no tenemos que olvidar que lo son porque se ha abordado sanear un sector que en cincuenta años nadie se había preocupado de hacerlo. Siempre hay problemas porque se trabaja y se abordan con rigor las soluciones.

Y, por último, me preocupa que en todas las Comisiones siempre se pueda lanzar el mismo mensaje de que tenemos poco tiempo porque somos pocos Diputados, somos grupos pequeños y estamos en una y en otra Comisión. Creo que es también otro motivo de reflexión. Abordando los temas con rigor, planteando soluciones, evaluando los problemas y diciendo que tal cosa está mal pero que habría que hacerlo de tal otra forma, creo que es un camino interesante para que en el futuro se vuelva por pasiva y podamos tener la viceversa, que los ciudadanos puedan sacar conclusiones de las intervenciones de

todos los grupos políticos y se solucione el problema —repite— porque los ciudadanos den mayor apoyo a esos grupos que hoy son pequeños y que se quejan de que, precisamente por ser pequeños, no pueden estar en todas las Comisiones. Creo que este es un problema que admite la ida y la vuelta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Presidente de Santa Bárbara.

El señor **PRESIDENTE DE LA EMPRESA NACIONAL SANTA BARBARA** (Ruiz Núñez): Por lo que respecta a la primera intervención, relativa a la participación de Comisiones Obreras en estas mesas, coincido con lo que ha dicho el representante del Grupo Parlamentario Socialista. En definitiva hay una historia, hay unos acuerdos y como consecuencia de ellos, la constitución de una serie de instrumentos. Pienso que entra en la libre iniciativa del sindicato aceptar este proceso y, lógicamente, aceptándolo desde el principio, incorporarse a todo este mecanismo, porque es bastante complicado estar en una mesa negociadora si no se admite el principio. ¿Cómo se desarrolla algo cuyo principio no está admitido? Es un asunto que me parece complicado. Insisto en que por parte de la Empresa Nacional Santa Bárbara existe la máxima voluntad de diálogo y la ha tenido siempre, desde el primer día. Pienso que va más por la estrategia de cada una de las centrales sindicales que por la actitud de la Empresa el que participen unos, otros o todos. En ese sentido ya les digo que existe el máximo espíritu de colaboración, pero creo que hay que acomodarse a las reglas del juego establecidas.

Por lo que respecta a la intervención del señor Rebollo, sigo insistiendo en que el mercado de defensa, desgraciadamente, no presenta unas connotaciones positivas y que, además, tenemos un riesgo próximo en la apertura del mercado único europeo también al sector de defensa, como su señoría conoce, lo cual obliga necesariamente a conseguir la máxima competitividad. La estructura que tenía la Empresa Nacional Santa Bárbara en el origen del Plan, en el comienzo de 1987, era difícilmente soportable si se quería llegar a la competitividad y, consecuentemente, a la penetración de mercados. Le diría que estaban absolutamente desproporcionados los efectivos humanos de la Empresa con la cifra de facturación real y previsible, y que estaba también desproporcionada la configuración interna de la empresa en la relación productivos indirectos más estructura. Quiero recordar a su señoría que en los comienzos del Plan la relación era de 1,6 indirectos por cada directo. Es muy difícil conseguir de esa manera competitividad. Le diría también que los esfuerzos de la Empresa, efectivamente, han pasado por tener una mayor penetración en el mercado nacional. Quiero recordar que la cifra de facturación de 1988 con respecto a la de 1986 en el mercado nacional prácticamente se ha duplicado, lo cual quiere decir que la Empresa ha penetrado más en el mercado nacional. No es que el mercado nacional haya tenido una expansión notable desde 1986 a 1988, que como ustedes saben se ha mantenido prácticamente

constante. Y seguimos pensando en aumentar nuestra participación, lo mismo que en mercados exteriores. Pero desgraciadamente creemos que la viabilidad futura de la Empresa pasa por tener una dimensión razonable que le consienta ser competitiva. Seguimos trabajando en los reciclajes, en la formación y en la mejora cualitativa de la plantilla, pero seguimos pensando que con el horizonte previsible de facturación —ni optimista ni pesimista, sino el razonable— tendremos que acercarnos a las cifras de plantilla previstas en el horizonte del Plan.

En el tema de ERT-Santa Bárbara quiero insistir una vez más en que este tipo de conversaciones lo lleva directamente el accionista, el Instituto Nacional de Industria. La Empresa Nacional Santa Bárbara lógicamente informa a su accionista sobre sus ideas, sus visiones, sus propuestas, etcétera, y luego es el accionista, en definitiva, el que asume el protagonismo en un tema tan importante como este.

En lo que respecta al tema del colegio, ya le digo que la vía de solución creo que está establecida; el personal que había en estos colegios no estaba en la plantilla de Santa Bárbara, el personal de EGB, de BUP y de COU nunca ha estado en la plantilla de Santa Bárbara, y de hecho la sentencia dictaba una responsabilidad compartida entre el Ministerio, la empresa, etcétera. Pienso que este es un tema en el que creo que estamos de acuerdo en el fondo. El fondo debe ser que el centro de Formación Profesional, que de verdad es el que tiene una personalidad importante, siga cumpliendo su misión, y nosotros entendemos que esto puede pasar por esta solución a través del Ministerio de Educación y Ciencia, y, como le digo, las conversaciones entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Educación y Ciencia pienso que van en la línea de que esto se solucione a muy corto plazo.

En cuanto a lo que apuntaba sobre los blindajes en Trubia le diré que, como S. S. conoce, hay dos tipos de técnicas de blindaje: una que se basa en materiales compuestos, que es la que nosotros pretendemos orientar en la fábrica de Toledo, y otra, en los blindajes convencionales, a base de aceros de elevada resistencia, sobre la que seguimos teniendo la idea de trabajar dentro de la fábrica

de Trubia. Esa es una de las orientaciones que nos ha llevado a crear una infraestructura en mecosoldadura, fundamentalmente dedicada a todos los temas de blindados, donde la fábrica de Trubia tendrá bastante que decir.

Asimismo quiero informar que estamos en colaboración con la universidad para temas de desarrollo a través de nuestro centro de I + D. **(El señor García Fonseca pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Presidente de la Empresa Nacional Santa Bárbara por la información que nos ha facilitado.

¿Qué desea, señor García Fonseca?

El señor **GARCIA FONSECA**: Señor Presidente, quería intervenir un minuto...

El señor **PRESIDENTE**: Ha terminado los dos turnos.

El señor **GARCIA FONSECA**: La última intervención del portavoz socialista me ha parecido absolutamente impertinente y creo que tengo derecho a puntualizar algún aspecto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Fonseca, estamos en una sesión informativa.

El señor **GARCIA FONSECA**: Eso era lo que yo creía, que estábamos en una sesión informativa y no que tenía que escuchar ciertas cosas.

El señor **PRESIDENTE**: Deje al Presidente que termine.

Creo que el representante socialista ha expresado una posición política, como SS. SS. han hecho. Me parece que este tipo de sesiones no son de debate y no tiene mayor sentido abrir otro turno más, cosa que nunca se ha hecho por otra parte.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y veinte minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961