



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1991

IV Legislatura

Núm. 265

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 42

celebrada el miércoles, 29 de mayo de 1991

Página

ORDEN DEL DIA

Preguntas:

- Del señor Fernández de Mesa Díaz del Río (Grupo Parlamentario Popular), sobre previsiones de resultados que tiene el Gobierno, a lo largo de este año 1991, en ASTANO y Barreras («B. O. C. G.», Serie D, número 152, de 14-2-91) (número de expediente 181/000930) 7660
- Del mismo señor Diputado, sobre motivos por los que el Gobierno no permite participar a ASTANO en el mercado nacional de construcción de buques («B. O. C. G.», Serie D, número 152, de 14-2-91) (número de expediente 181/000933) 7660
- Del mismo señor Diputado, sobre previsiones que tiene el Gobierno para los astilleros públicos que el 31-12-91 tengan pérdidas económicas («B. O. C. G.», Serie D, número 152, de 14-2-91) (número de expediente 181/000934) 7660

	Página
- Del mismo señor Diputado, acerca de la acción especial sobre ASTANO para su total recuperación económica antes del 31 de diciembre de 1991 («B. O. C. G.», Serie D, número 152, de 14-2-91) (número de expediente 181/000935)	7660
- Del mismo señor Diputado, sobre razones por las que no se adoptan medidas tendentes a entrar en otros mercados que no sea la construcción militar, a la vista del anuncio de una regulación de empleo en la Empresa Nacional Bazán («B. O. C. G.», Serie D, número 152, de 14-2-91) (número de expediente 181/000931)	7665
- Del mismo señor Diputado, sobre imposibilidad de que la Empresa Nacional Bazán se limite a la carga de trabajo que le proporciona la Armada Española si se quieren mantener sus niveles de empleo, efectividad y cualificación («B. O. C. G.», Serie D, número 152, de 14-2-91) (número de expediente 181/000932)	7666
- Del mismo señor Diputado, sobre programa de carena que tiene la Empresa Nacional Bazán en cada una de sus tres factorías de El Ferrol, Cartagena y Cádiz («B. O. C. G.», Serie D, número 160, de 8-3-91) (número de expediente 181/001050)	7666
- Del mismo señor Diputado, sobre previsiones de construcción de nuevos barcos para la Armada que tiene la Empresa Nacional Bazán en cada una de sus tres factorías («B. O. C. G.», Serie D, número 160, de 8-3-91) (número de expediente 181/001051) 7666	
- Del señor Camacho Zancada (Grupo Parlamentario Popular), sobre condiciones económicas, mercantiles y fiscales bajo las que se van a construir los siete filiales de REPSOL, acordadas por el Consejo de Ministros el día 16 de noviembre último («B. O. C. G.», Serie D, número 152, de 14-2-91) (número de expediente 181/000924)	7670
- Del señor García Fonseca (Grupo Parlamentario IU-IC), sobre reestructuración del sector del carbón («B. O. C. G.», Serie D, número 166, de 23-3-91) (número de expediente 181/001114)	7672
- Del mismo señor Diputado, sobre fecha prevista para la presentación, discusión y aprobación del Plan Energético Nacional (PEN) («B. O. C. G.», Serie D, número 166, de 23-3-91) (número de expediente 181/001116)	7672

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

PREGUNTAS:

- **PREVISIONES DE RESULTADOS QUE TIENE EL GOBIERNO, A LO LARGO DE ESTE AÑO 1991, EN ASTANO Y BARRERAS. FORMULADA POR DON ARSENIO FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO (GRUPO POPULAR) (Número de expediente 181/000930)**
- **MOTIVOS POR LOS QUE EL GOBIERNO NO PERMITE PARTICIPAR A ASTANO EN EL MERCADO NACIONAL DE CONSTRUCCION DE BUQUES. FORMULADA POR DON ARSENIO FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO (GRUPO POPULAR) (Número de expediente 181/000933)**
- **PREVISIONES QUE TIENE EL GOBIERNO PARA LOS ASTILLEROS PUBLICOS QUE EL 31-12-91 TENGAN PERDIDAS ECONOMICAS. FORMULADA POR DON ARSENIO FERNANDEZ**

DE MESA DIAZ DEL RIO (GRUPO POPULAR)
(Número de expediente 181/000934)

- **ACCION ESPECIAL SOBRE ASTANO, PARA SU TOTAL RECUPERACION ECONOMICA ANTES DEL 31-12-91. FORMULADA POR DON ARSENIO FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO (GRUPO POPULAR) (Número de expediente 181/000935)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figuran una serie de preguntas dirigidas al Ministerio de Industria, y para responderlas tenemos con nosotros al Secretario de Estado de Industria, don Alvaro Espina.

Vamos a comenzar tramitando conjuntamente las preguntas números 1, 4, 5 y 6, que son referentes a la empresa ASTANO.

Para su formulación, tiene la palabra don Arsenio Fernández de Mesa, del Grupo Popular.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Señor Secretario de Estado, no es un tema nuevo el que el Partido Popular traiga las previsiones que puede tener el

Gobierno sobre el astillero ASTANO no sólo durante lo que ha sido el período anterior, es decir, durante el año 1990, sino las previsiones que pueda haber para ASTANO dentro de este año 1991. La preocupación que existe es honda en este tema, puesto que, según la Séptima Directiva, todos aquellos astilleros que en a 31 de diciembre de 1991 no operen dentro de unos mínimos, es decir, no salgan de los números rojos, habrá que cerrarlos o no tendrán ayudas ni primas a la construcción naval. Este tema, unido a otros, como el de la falta de penetración del propio astillero en el mercado de construcción de buques, limitado exclusivamente al mercado «off-shore» plataformas petrolíferas, con la única construcción de una plataforma desde el año 1965, que continúa todavía amarrada a los muelles del Ferrol, es por lo que se presentan estas cuatro preguntas sobre el astillero ASTANO, tendentes a ver si existe alguna previsión del Gobierno de cara al 31 de diciembre del año en curso en cuanto a pérdidas o posible cierre del astillero, la posibilidad de acceder al mercado de construcción naval (y podemos recordar que ha habido en este caso concreto la penetración en algunos mercados, un «pull» de astilleros, están el «Bremen bulkan», o la «Financiatieri» o la «Chautier de L'Atlantique» y los astilleros de Puerto Real, con el buque ecológico que están preparando) y si existe por parte del Gobierno algún tipo de acción especial tendente a mejorar y a recuperar ese astillero antes de tener que cerrarlo el 31 de diciembre.

Esas serían las cuatro primeras preguntas formuladas sobre el astillero ASTANO.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra don Alvaro Espina, Secretario de Estado de Industria.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): Son cuatro preguntas agrupadas las que hace el señor Diputado y voy a intentar responderlas por orden, puesto que hay temas muy distintos.

En primer lugar, pregunta al Gobierno cuáles son las previsiones de resultados del año 1991, y preguntaba no sólo por ASANO, sino también por Barreras.

Las previsiones que nos remiten son de un resultado negativo para ASTANO de 1.251 millones para este año, después de impuestos, y para Barreras de 642 millones de pesetas, después de impuestos. Dentro de los informes que nos pasan, le señalo que esos resultados después de impuestos significan, en el caso de ASTANO, una reducción aproximadamente a la mitad de los que se han producido en el año 1990, y para el caso de Barreras el ejercicio de 1990 fue particularmente ajustado, en el que se había reducido de 2.000 millones de resultado negativo en 1989 a menos de 900 en 1990; en el año 1991 se espera consolidar esa pérdida. Estoy hablando en este segundo caso de resultados antes de impuestos, que es la serie que estaba mirando ahora. De modo que en un caso se produce un descenso apreciable y en el otro se espera consolidar el descenso sustancial que se ha producido durante el año 1990, siempre hablando, por supuesto, de resultados negativos, en un proceso de reabsorción progresiva de esa situación de re-

sultados negativos que dura ya un período dilatado de tiempo.

En segundo lugar, pregunta el señor Diputado por los motivos por los que el Gobierno no permite participar a ASTANO en el mercado nacional de construcción de buques. Como sabe el señor Diputado —porque, entre otras cosas, este mismo tema ha sido objeto de una pregunta escrita que fue respondida por el Gobierno y que figura en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» de 23 de febrero de 1991—, no estamos en este caso con una decisión unilateral del Gobierno, sino con un proceso o un plan acordado con la Comunidad Europea. Sabe S. S. que la Sexta Directiva del Consejo sobre ayudas a la construcción naval concedió a España un tratamiento especial, condicionado a un programa de reestructuración que incluyese reducciones de capacidad y que diera a nuestra industria de construcción naval una capacidad suficiente para poder operar competitivamente al final del período de vigencia de la Directiva, que era 1990. En julio de 1990 se presentó a la Comisión el programa de actuación complementaria para el período 1990-92, que ya no incluye nuevas reducciones de capacidad en relación con las del programa inicial, pero sí reducciones de plantilla. Se trata de un programa que ha sido aceptado por la Comisión, que ha servido de base para la redacción de la Séptima Directiva y que incluye también un tratamiento especial para nuestro país.

En la capacidad global considerada en estos programas de actuación no está incluida la capacidad de ASTANO, debido a que esa empresa cesó en la actividad de construcción de buques mercantes, de acuerdo con lo dispuesto en un decreto de 1984 sobre medidas de reconversión naval. En consecuencia, en la Séptima Directiva está excluida toda consideración de esta posibilidad, puesto que en caso de llevarse a cabo habría que adiccionarla a la capacidad global (y sabe S. S. que esta capacidad global en España, en cuanto al ajuste que se ha producido en la concertación comunitaria, ha experimentado una reducción inferior a la del conjunto comunitario), lo que supondría trastocar por completo y renegociar todos los planes del ajuste de la construcción naval.

Respecto a previsiones para astilleros públicos, que es la quinta pregunta que hacía, sabe S. S. que los planes que se le han comunicado a través de la respuesta a la pregunta escrita prevén todavía para el año 1991 pérdidas en conjunto en astilleros públicos, y particularmente para los dos astilleros de ASTANO y Barreras acabo de darle las cifras, pasando en 1992 —éstos son los planes— a una situación de pérdidas nulas o muy pequeñas, que permitan ser enjugadas en el contexto del nivel general de ayudas admitido para el conjunto de los astilleros comunitarios en la Séptima Directiva.

El señor Diputado pregunta qué actuaciones tiene previstas el Gobierno para lograrlo. Le responderé que el programa de actuación incluye una serie de medidas que implican ajustes de personal, mejoras de productividad y un plan de inversión y cualificación que comportan ajustes adicionales de plantillas, mejoras organizativas y tecnológicas (si el señor Diputado lo desea, el Gobierno puede faci-

litarle las previsiones al respecto y los planes); inversiones adicionales del orden de 20.000 millones de pesetas durante el trienio 1990-92, planes intensivos de formación, reciclaje y polivalencia del personal y, finalmente, ayudas a las bajas laborales y a los planes de mejora y de formación.

Respecto a la sexta pregunta —actuación especial sobre ASTANO para su total recuperación económica antes de finales de 1991—, debe decirse que a lo largo de estos años se ha ido produciendo una mejora sustancial de la estructura comercial, organizativa y productiva que permite enfocar el futuro con posibilidades reales de competencia de esta empresa, en particular en el mercado «off-shore», plataformas «off-shore», que es la especialización que asumió desde 1984. Prueba de ese buen camino hacia la viabilidad y hacia la competitividad en el mercado general es que, tras la construcción de una plataforma semisumergible para una empresa nacional, se logró contratar con un armador noruego la construcción, como ya sabe S. S., que ya está iniciada, de un buque para explotaciones petrolíferas del tipo PTS.

De acuerdo con las previsiones que están incluidas en el plan de actuación 1991-92, y que ya cuentan con la aprobación de la Comisión de las Comunidades y que, además, se han incorporado al reciente decreto de primas a la construcción naval, que ha sido aprobado por el Gobierno en la reunión del Consejo de Ministros del viernes pasado, está previsto que en este plan de actuación ASTANO obtenga resultados positivos en 1993.

Esto me parece que es lo más sustancial que puedo responder a las preguntas de su señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Secretario de Estado.

El señor Fernández de Mesa tiene la palabra para consumir un turno de réplica o para hacer aclaraciones.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Señor Secretario de Estado, el balance que usted realiza sobre el astillero ASTANO en cuanto al descenso en los resultados negativos de casi a la mitad —de 1.251 millones de pesetas ha pasado a 642— es interesante, ya que hasta ahora los datos facilitados por el Director General de Industria no son éstos, sino bien distintos; hablaban de una recuperación total del astillero en el año 1995.

Sin embargo, hay que decir que ASTANO se ha recuperado y ha hecho esta mejora en su balance económico sin construir barcos. Ha sido una mejora que se ha realizado, única y exclusivamente, a base de mantener el mercado «off-shore», de mantener el trabajo en la plataforma petrolífera iniciada en el año 1985 y que éste ha sido el único trabajo que ha venido realizando hasta ahora.

Desde el año 1984 venimos oyendo lo mismo en relación a la mejora sustancial y la mejora de futuro prevista por el Gobierno para el astillero en cuanto a la plataforma «off-shore». También es cierto que el PTS está contratado y es cierto que se están iniciando trabajos en el almacén sobre el buque PTS, pero, ¿cuál es la realidad? Que ni se contrata más plantilla ni mucho menos se ha absorbido el personal excedente, que está en los fondos de promoción de empleo

todavía sin recolocar. Esta es la realidad del astillero. Yo no sé cuáles son los datos que se pueden manejar en Madrid, pero las realidades que hay allí, en el astillero y en la ría, son bien distintas.

Los datos sobre Barreras, que son pérdidas cuantificadas por el Gobierno, con unos resultados medianamente favorables durante los próximos años, no dan los mismos balances de pérdida que se arrojan para el astillero de ASTANO. Se dice que sobre ASTANO ya estaba contestada la pregunta en el mes de febrero. Naturalmente que estaba contestada, lo sé perfectamente y sé cuáles son los términos de la contestación. Por eso hay una pregunta oral, porque no satisface en modo alguno la pregunta realizada y porque hay muchas otras que realizar. Porque es cierto, como dice el señor Secretario de Estado, que no es una decisión unilateral del Gobierno de la nación hacer esa reducción y recortar por el norte, recortar en ASTANO lo que va a ser la construcción de barcos en el único astillero del mundo, que está privado de construir barcos, tal y como es su función. Pero es que ¿quién plantea ante la Comunidad Económica Europea que se reduzca por ahí? ¿En qué astillero ha dicho la Comunidad Económica Europea que hay que suprimir la construcción de barcos? En ninguno. Es a propuesta del propio Gobierno de la nación.

¿Vamos a seguir reduciendo plantilla en ASTANO? Porque si se habla que de cara al año 1992 habrá que hacer reducciones y cerrar los astilleros que no funcionen, ¿ASTANO entra dentro de ello o no? ¿Qué mejoras puede haber de cara al año 1993, rebajados dos años ya de las previsiones del propio Gobierno desde el mes de diciembre? ¿Qué previsiones tiene a 31 de diciembre? ¿Se va a reducir la plantilla del astillero? ¿Dónde se van a recolocar los excedentes, una vez fallado el intento de instalación de la Sociedad Italiana del Vidrio en la comarca de El Ferrol?

Son datos que quedan en el aire y que quedan sin contestar, que puede que aquí parezca que no son muy importantes, pero que llevan la preocupación a una serie de trabajadores que viven de la construcción naval o que por lo menos vivían. Es un astillero que no se termina de recuperar, ya que estos resultados se consiguen a base de las reparaciones, que cada vez son menores, porque los precios no son competitivos y se prefiere llevar a reparar y a hacer obras de construcción de aceros en astilleros de Portugal o en astilleros del Sur, antes que hacerlas en Galicia.

Nadie ha dicho algo que nosotros hemos repetido en cantidad de ocasiones, incluso en alguna intervención oral en Pleno, y es que nos parece una aberración habernos limitado en España a 400.000 toneladas de registro bruto compensadas y, sobre todo, que no haya una distribución equitativa de lo que es esa construcción.

Dígame usted dónde está construyendo España esas 400.000 toneladas de registro bruto compensadas a las que hemos optado. ¿Dónde las estamos construyendo? Porque en Galicia no hay absolutamente nada de esa construcción. Es más, estoy por asegurar que en los astilleros asturianos o en los cántabros tampoco se está construyendo absolutamente nada. Entonces, toda esa previsión que realiza el Gobierno, sin que sea desvestir un santo para vestir a otro, ni muchísimo menos, debe suponer una distribución equi-

tativa de la carga de trabajo, porque nosotros seguimos convencidos de que ASTANO es capaz de construir barcos y que ese personal, todavía excedente de los fondos de promoción de empleo, puede reabsorberlo el propio astillero, por supuesto, en lugar de seguir teniendo personal parado, sin trabajar y cobrando un sueldo que cada vez es más bajo por razones obvias.

Hay otro tema que el Gobierno trató de pasada y sobre el que, sin embargo, es interesante conocer cuál es la posición en este momento. Me refiero a esa reabsorción de los excedentes de personal que se iban a recolocar en la Empresa Nacional Bazán, que, como después veremos, ha sufrido un recorte presupuestario por parte del Ministerio de Defensa, que no se pone de acuerdo con el Ministerio de Economía y Hacienda para ver cuándo va a ser real y cuándo va a estar presupuestariamente aceptada por el Gobierno la financiación de las fragatas F-85 y F-86. Y mientras tanto, ese personal está con la espada de Damocles encima, sin saber si va a haber una reducción de plantilla o no.

Por tanto, son muchos temas los que quedan en el aire. Si yo traigo aquí este tema ahora es porque nos preocupa la situación de la construcción naval, porque no estamos de acuerdo con que no se haya cumplido el preámbulo de ese Real Decreto del año 1984 al que usted ha hecho alusión, como ya hemos expresado en muchas ocasiones. Nosotros consideramos que un reparto justo sería un reparto equilibrado en la carga de trabajo y que, desde luego, el astillero Astano está capacitado para la construcción de buques, como ha hecho hasta ahora.

Hay un tema que me gustaría que el señor Secretario de Estado aclarase con exactitud, porque sigue quedando el aire. No se da una contestación clara, aunque yo vislumbro después de sus palabras que, efectivamente, el astillero que cerrará, el astillero que recordará su plantilla, el astillero que dejará de construir definitivamente barcos en el año 1992 será Astano. Eso se desprende al menos de las palabras que acaba de decir, pero no está reconocido por el Gobierno en ninguna de las contestaciones a las preguntas que se realizan por escrito. Quizá por ello haya que formular preguntas orales, porque las respuestas a las escritas no son nunca lo suficientemente concisas como para saber cuáles son realmente los planes del Gobierno, con lo cual nos quedamos siempre «stand by» y sin saber qué es lo que verdaderamente pretende y qué es lo que quiere ocultar el Gobierno a las preguntas de la oposición. Quizá nos ahorraríamos cantidad de trámites si fueran más concisos.

Habla usted de ajustes del personal, y nosotros queremos saber dónde va a haber esos ajustes de personal cuando España ha reducido su capacidad de producción, su capacidad de grada, su capacidad de astilleros en diques y en muelles en casi un 56 por ciento. Hemos reducido a 153.000 metros cuadrados la superficie que teníamos y hemos reducido la plantilla de personal: de cerca de 40.000 operarios que había trabajando en España, nos hemos quedado en 18.500 y, según las previsiones de la séptima directiva de la Comunidad Económica Europea a 31 de diciembre, vamos a quedarnos en 16.500 operarios. ¿De don-

de va a salir ese personal? ¿Es que puede España permitir-se el lujo de perder más puestos de trabajo directos en la construcción naval? Sin hablar de los puestos indirectos, porque yo creo que es un dato conocido para el Secretario de Estado que dentro del astillero se realiza el 30 por ciento del trabajo de un barco; el 70 por ciento son puestos indirectos, de los que nunca hemos hablado. Nunca se ha hablado de si se recolocarían o no, nunca se ha dicho si tendrían o no bajas incentivadas, paro o cualquier otro tipo de cobertura social, que no tienen. Ese es el 70 por ciento, y nos limitamos a hablar exclusivamente del 30 por ciento de los puestos de trabajo directos. Jamás obtenemos una contestación clara del Gobierno sobre cuáles son sus previsiones, o no quiere decirlo. Desde luego, se puede prever cuáles van a ser, después de la contestación del Secretario de Estado, mucho más aclaratoria que las contestaciones escritas en cantidad de ocasiones a multitud de preguntas formuladas por el Grupo Parlamentario Popular.

Termino, señor Secretario de Estado, diciéndole que, por supuesto, la preocupación existe, no ya en el Grupo parlamentario, existe en toda una comarca afectada por un Real Decreto del año 1984, existe la preocupación porque todos los intentos del Gobierno de industrializar aquella zona han sido vanos, no han servido absolutamente para nada, tampoco la Sociedad Italiana del Vidrio. Hay que recordar que la zona de urgente reindustrialización no ha servido, y no cumpliendo los plazos, que ha sido un reconocimiento implícito del propio Gobierno, ha habido que crear las zonas industriales en declive. Eso está ahí, es un reconocimiento del Gobierno: de una zona de urgente reindustrialización que no ha funcionado se ha pasado a una zona industrial en declive. Los fondos de promoción de empleo, el INEM, no han funcionado en la zona de El Ferrol. Lo que se palpa en aquella zona de España es que no ha habido una cobertura del Gobierno, pese a todos esos resultados que el propio Gobierno reconoce al decir que rebaja las subvenciones para la construcción de buques de 200 millones a 75 millones de pesetas porque la mejora de la situación en el sector es palpable. No sé dónde; desde luego, en Galicia no lo es.

Ya que he agrupado cuatro preguntas en una, para no cansar a la Comisión y, por supuesto, no dilatarla, me gustaría saber, señor Secretario de Estado, en qué tanto por ciento esos ajustes de personal de que usted ha hablado van a afectar al astillero Astano —que es el astillero en cuestión, porque a él y al de Barreras se refieren las preguntas— y saber si es que esa séptima directiva va a entrar en pleno vigor, con la aquiescencia del Gobierno, plegándose a unos intereses de los que ya hemos hablado en más de una ocasión, los intereses de Bruselas, reduciéndonos a 400.000 toneladas de registro bruto compensadas nuestra capacidad de construcción. Si esa reducción de capacidades va también a influir en el propio astillero, si no va a poder volver a construir barcos nunca más y hay que recordar las gradas que allí tiene, las instalaciones, la infraestructura, la cualificación tecnológica y todas esas inversiones adicionales de las que usted habla, que allí no serían necesarias.

Por último, quisiéramos conocer algo de lo que no he-

mos hablado: si el Gobierno tiene prevista —y no se me ha contestado ni ahora, ni por escrito, ni en Pleno ni en Comisión— alguna acción especial de cara a 31 de diciembre para no cerrar ese astillero.

La Comunidad Económica Europea —acaba de decirlo usted mismo ahora— obliga a que al 31 de diciembre los astilleros que no salgan de los números rojos se cierren. Aquí tenemos dos. El Gobierno no dice claramente si tiene algún plan especial para que salgan de esos números rojos el 31 de diciembre.

Señor Secretario de Estado, he agrupado las cuatro preguntas. Considero que la última no se me ha contestado. Es la referente a si hay alguna acción especial del Gobierno de la nación para salvar estos astilleros a 31 de diciembre, independientemente de los ajustes de plantillas.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Secretario de Estado de Industria.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): Señoría, el Gobierno no oculta nada y, desde luego, no va a rivalizar S. S. en la preocupación por el empleo con el Gobierno y con este Secretario de Estado.

Lo que sucede es que S. S. parece no considerar cuáles son las corrientes que hay por el mundo en lo que se refiere a construcción naval, al mercado de construcción de buques, a la especialización necesaria de las empresas para buscar su ventaja competitiva, y lógicamente, a la necesidad de adoptar planes precisamente tendentes a que cada área de actividad y cada empresa busque su hueco en el mercado de futuro.

El mercado es lo que es. Probablemente S. S. podría fabricar otro tipo de planes o proyectos, pero serían en su cabeza, no tendrían mucho que ver con los que son las grandes corrientes de la reestructuración de la construcción naval en Europa y en el mundo y, desde luego, parece subyacer en alguna de las aseveraciones que hace S. S. una falta completa de consideración de las obligaciones internacionales de España en el contexto de la Comunidad Europea en la que nos movemos.

Si S. S. considera que se ha llevado a cabo una negociación dentro de la reestructuración de la construcción naval española en el contexto de la comunitaria que no ha defendido bien los intereses, le voy a señalar cuáles son estos puntos, puesto que ya le decía a S. S. en la primera parte de la respuesta que, en cualquier caso, los planes de actuación que se han negociado por España con la Comunidad comportan reducciones de capacidad sustancialmente inferiores en porcentaje a las que ha sufrido toda la construcción naval tanto en los países comunitarios como en el resto de Europa, incluidos los países extracomunitarios.

El proceso de reconversión naval en todos los países de la OCDE ha sido bastante más drástico del que España ha negociado. Esto es perfectamente legítimo en el sentido de que nuestro país, que no es uno de los que tiene mayor renta «per capita» en la Comunidad, tenía legitimidad para hacer una negociación de esta naturaleza. Pero S. S., cuando habla del caso concreto de Astano, considera que la espe-

cialización y la construcción de plataformas «off shore» y la especialización en un área que comporta una inversión tecnológica importante, como es la construcción de buques PTS, son despreciables. Parece que en la cabeza de S. S. no caben procesos como el que se está llevando a cabo de especialización en un área que está llamada a contar con un mercado importante.

Los excedentes laborales en el caso de Astano están bien fijados, han sido objeto de un acuerdo. No hay previsión de nuevos excedentes, sino una previsión de continuar el proceso de ajuste de plantilla ya por vía no traumática. Su señoría sabe que en el año 1986 Astano contaba con 2.329 efectivos; en el año 1990, con 1.737. El proceso de ajuste se llevó a cabo por un mecanismo vegetativo.

Ahora bien, S. S. plantea que un indicio de que no se está haciendo nada es que no se está contratando nueva gente. Permítame que le diga que S. S. no parece estar muy en la realidad, con los pies sobre la tierra, de los ratios de productividad y la mayor eficacia tecnológica que está afectando a la construcción naval en todo el mundo.

Si realmente S. S. piensa que el índice de eficacia y de éxito en la reestructuración y en el reajuste que hemos de seguir haciendo con inversiones, con cualificación, con estrategias de nuestra construcción naval tiene en el horizonte una ampliación de las plantillas, yo creo que S. S. realmente no tiene los pies en la tierra, está en otro mundo distinto.

En cualquier caso, los ajustes o los excedentes que estaban claramente detectados y que en el caso de Astano ascendían a 257 trabajadores, después de las incidencias de las ZID, que S. S. y los demás miembros de la Comisión conocen, han sido objeto de un nuevo acuerdo de readmisión con detección de necesidades de cualificación y con un compromiso de recolocación que se mantiene por parte del Gobierno y en este caso por parte del Ministro de Industria, Comercio y Turismo, que tuvo ocasión, además, de reafirmar este compromiso ante los máximos representantes sectoriales de las centrales sindicales más representativas que han negociado estos planes. El acuerdo es de fecha 23 de mayo de 1991 y en él se establecen los compromisos correspondientes. Por tanto, en este tema, como en todos los demás, se está llevando a cabo un proceso de seguimiento y de cumplimiento escrupuloso de los compromisos y de los planes con la Comunidad Europea; obligaciones que desde luego el Gobierno mantiene creyendo que ha negociado los intereses de nuestro país con firmeza y que ha obtenido un éxito razonable, dentro de un contexto de dificultades para toda la industria naval europea, buscando y propiciando una estrategia de especialización, en la cual ASTANO se ha especializado en buques «off-shore» y buques PTS, cumpliendo también escrupulosamente los acuerdos laborales a los que se había llegado. Por eso le decía al principio, señoría, que el Gobierno no oculta nada.

Se acaba de aprobar el nuevo Decreto de primas a la construcción naval que ha sido negociado con la Comunidad Europea, en el cual se avanza en la línea de ir reduciendo el volumen y la proporción de las primas, tal y como figura en los objetivos de la Séptima Directiva. Es más,

nuestro propio plan de acción, negociado previamente, ha servido de base para la elaboración de la Directiva, y sabiendo que nos movemos en un mundo como el de la construcción naval en el que no es previsible esperar un crecimiento del empleo en el futuro, sino de elevación de la productividad como consecuencia de los planes de actuación tecnológica, que por lo demás requerirán fuertes inversiones en recualificación y en inversión de recursos humanos, estamos sin embargo en el cumplimiento de aquellos objetivos, y, en consecuencia, no existen ni han existido bazas ni decisiones ocultas por parte del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Espina. (El señor Fernández de Mesa Díaz del Río pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández de Mesa, no existe un nuevo turno.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Sí, señor Presidente, ya sé que no lo hay, pero es que yo he acumulado cuatro preguntas y le ruego un turno de contrarréplica, porque el señor Secretario de Estado ha hecho una serie de valoraciones que no se ajustan ni a las preguntas ni a la realidad. Solamente le pediría un turno de dos minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández de Mesa, usted ha solicitado reagrupar las preguntas, y desde el punto de vista de la Presidencia eso significa que se va a tener flexibilidad en los tiempos de tramitación, pero no abrir nuevos turnos.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Señor Presidente, yo he limitado mi tiempo al que usted ha dado para hacer la pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene un minuto.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Gracias, señor Presidente.

Señor Secretario de Estado, no voy a entrar en discusiones más profundas, pero he de decir que usted no ha contestado a ninguna de las preguntas que yo le he realizado porque se ha limitado a hablar en líneas generales de la política del sector naval en España que todos conocemos y, por el contrario, yo le estoy planteando el caso concreto del sector naval en Galicia, a lo que usted no ha contestado.

Yo no voy a rivalizar con usted en cuestión de empleo. Los datos están ahí; una de las tasas más importantes de desempleo que existen en España se da en Galicia en el sector naval, concretamente en la ciudad de Ferrol. Usted habla de las corrientes del mundo, y yo no sé si tendré los pies en el suelo o no, pero, desde luego, usted no tiene ni idea de lo que está diciendo. Hábleme de Taiwan, de Corea o de Japón y veremos cuáles son los resultados que se están obteniendo en estos países; pero no me hable usted de Francia o de Inglaterra diciendo que allí se han reducido sus capacidades porque todos sabemos cuál es la capaci-

dad de producción de esos astilleros; hábleme de los países del Este, que se están recuperando; hábleme de ese 37 por ciento al que se ha limitado a Europa para la construcción de barcos, pero no me hable de datos parciales; limitemonos a las preguntas concretas.

También ha hablado usted de los excedentes diciendo que ha sido una reducción no traumática. Yo no sé lo que entiende usted por no traumática; a lo mejor es vivir en Madrid y no saber cuál es la realidad que existe en Ferrol. Porque si usted me dice que hemos pasado de 2.500 trabajadores en el año 1987 a 1.700 en 1990, yo le puedo contestar que en 1980 existían casi 9.000. Naturalmente, la reducción no es traumática para usted que está aquí, pero a las personas que viven allí pregúntele usted si es traumática o no esa reducción de personal.

Usted dice que yo no tengo los pies en el suelo. Son valores y enjuiciamientos personales que yo no creí que usted pudiera efectuar en este tema; lo que sí puedo decirle es que los tengo pegados al suelo en Ferrol y sé cuál es la realidad que se da allí. Quizá su realidad, señor Secretario de Estado, es que no tiene ni siquiera los pies en el suelo; puede que esté usted cansado de pisar tanta moqueta y no sepa cuál es la realidad de los astilleros públicos, y este caso concreto del astillero ASTANO de Ferrol.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Espina tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): Señoría, yo piso moqueta ahora y esterilla y baldosa donde sea. Si tener los pies en el suelo es pretender que la política de construcción naval que hacemos en España sea la de Taiwan, la de Corea o incluso la de Japón, le aseguro que es una línea de reflexión y de política que sería para ponerla en un marco.

Con respecto a la observación y seguimiento que hace su señoría de la evolución de los astilleros en la antigua Europa Central y del Este, le recomiendo que lea las noticias que dan los periódicos y así comprobará lo que pasa en los astilleros de Polonia y las previsiones de cierre de los astilleros de la antigua República Democrática Alemana. No tiene su señoría los pies sobre la tierra y, que yo sepa, aquí los tiene sobre una buena alfombra, como corresponde a los lugares públicos en los que se desarrolla la actuación tanto del poder Ejecutivo como del poder Legislativo, y no es una vergüenza para nadie que haya alfombras y decoro en los espacios públicos en los que se desarrolla la gestión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Espina. (Rumores.)

Ruego a sus señorías que moderen el tono, porque yo creo que los temas se pueden discutir de modo más medurado.

— **RAZONES POR LAS QUE NO SE ADOPTAN MEDIDAS TENDENTES A ENTRAR EN OTROS MERCADOS QUE NO SEA LA CONSTRUCCION**

MILITAR, A LA VISTA DEL ANUNCIO DE UNA REGULACION DE EMPLEO EN LA EMPRESA NACIONAL BAZAN. FORMULADA POR DON ARSENIO FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO (Número de expediente 181/000931)

— **IMPOSIBILIDAD DE QUE LA EMPRESA NACIONAL BAZAN SE LIMITE A LA CARGA DE TRABAJO QUE LE PROPORCIONA LA ARMADA ESPAÑOLA SI SE QUIEREN MANTENER SUS NIVELES DE EMPLEO, EFECTIVIDAD Y CUALIFICACION. FORMULADA POR DON ARSENIO FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO (Número de expediente 181/000932)**

— **PROGRAMA DE CARENA QUE TIENE LA EMPRESA NACIONAL BAZAN EN CADA UNA DE SUS TRES FACTORIAS DE EL FERROL, CARTAGENA Y CADIZ. FORMULADA POR DON ARSENIO FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO (Número de expediente 181/001050)**

— **PREVISIONES DE CONSTRUCCION DE NUEVOS BARCOS PARA LA ARMADA QUE TIENE LA EMPRESA NACIONAL BAZAN EN CADA UNA DE SUS TRES FACTORIAS. FORMULADA POR DON ARSENIO FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO (Número de expediente 181/001051)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a tramitar a continuación las cuatro preguntas relativas a BAZAN que se refiere a medidas tendentes a entrar en otros mercados, carga de trabajo de BAZAN, niveles de empleo, programa de carena de BAZAN y construcción de nuevos barcos.

Para su formulación, tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Desde luego, con los pies en el suelo vamos a formular estas preguntas. Cuando se ha hecho referencia a que yo no tengo los pies en el suelo, supongo que habra sido en sentido metafórico, al igual que yo digo que usted pisa moqueta de forma metafórica; está muy claro. Señor Secretario de Estado, no tome usted literalmente las palabras porque eso no nos conducirá a nada. Yo tampoco he tomado en cuenta las suyas porque, por ahora, no vuelo sin otros artificios que los míos propios.

Señor Secretario de Estado, hemos estado hablando de ASTANO, pero también existe otro tema similar en cuanto a preocupación en el sector naval relativo a la Empresa Nacional BAZAN. Al igual que en Galicia, Cádiz y Cartagena, se verán afectadas por las previsiones del Gobierno, en este caso concreto no por el Ministerio de Industria, sino por el de Defensa, que no aporta los mecanismos económicos suficientes al astillero como para dar carga de trabajo única y exclusivamente a los astilleros de la Empresa Nacional BAZAN.

Por una decisión del Gobierno en el año 1984...

No me extraña que luego no me pueda contestar; yo creo

que no lo hace porque quizá no se entera de las preguntas que se le formulan.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): Es que como las preguntas las hace usted doce veces...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández de Mesa, yo le quiero decir, en primer lugar, que la campaña electoral ha terminado ya y, en segundo lugar, que formule las preguntas con normalidad, porque no existe ninguna irregularidad; usted tiene la palabra y todo el mundo le está escuchando.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Señor Presidente, lamentablemente la campaña electoral ha terminado para algunos, pero para otros que trabajamos en el Parlamento, la campaña electoral es cada cuatro años y trabajando cada día de esos cuatro años. (**Rumores.**)

Decía yo, señor Presidente, señor Secretario de Estado, que la Empresa Nacional Bazán está atravesando por malos momentos, y no por culpa del Ministerio de Industria seguramente, sino porque el Ministerio de Defensa no aporta el capital económico suficiente como para dar continuidad a la construcción actual de los barcos contratados, de las fragatas F-85 y F-86, o la carena de los buques en Cartagena o esos problemas que están surgiendo en toda la Empresa Nacional Bazán; últimamente se ve en los medios de comunicación el «affaire» de contrataciones a otras empresas privadas y ahora se le brinda una oportunidad que ni pintada para poder aclarar algo sobre este tema.

Ya que hay una insuficiencia por parte del Ministerio de Defensa, por parte de la Armada, de dar carga de trabajo suficiente al astillero para que dé continuidad de trabajo a ese astillero, lo que nosotros preguntamos es: ¿ha pensado el Gobierno en penetrar en otro mercado que no sea única y exclusivamente el militar? ¿Ha pensado en la posibilidad de abrir las puertas de esa Empresa Nacional Bazán, puntera tecnológicamente, como es reconocido en España entera, a otro mercado que no sea única y exclusivamente el militar? ¿Cuál es el programa de reparaciones para el año 1991, si hay alguna continuidad en ese programa de reparaciones y, sobre todo, si está prevista una financiación, si están previstos los caudales necesarios para hacer esas reparaciones durante el año en curso, 1991? Además, ¿qué previsiones puede hacer la Empresa Nacional Bazán, qué datos reales puede dar de nuevas construcciones que no sea trabajar contra almacén y estar trabajando con la inseguridad de no tener financiación para la construcción de los barcos que le contrate el Ministerio de Defensa durante este año?

Además, no sé si usted tendrá o no capacidad para dar algún tipo de contestación sobre el «affaire» que ha surgido, pero a mí no se me puede escapar el realizar una matización en esta Comisión de Industria que se celebra, sobre todo cuando tenemos en la Mesa al señor secretario de Estado, sobre las posibles denuncias que se han realizado por algunos altos cargos de la Armada sobre los precios abusivos que la Empresa Nacional Bazán presenta a la

hora de realizar contrataciones con los distintos arsenales militares. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señores Diputados, rogaría que moderen sus expresiones, porque se trabaja mucho mejor si hay silencio. Si algunos Diputados quieren tener alguna conversación, les ruego que salgan de la sala.

El señor Espina tiene la palabra para responder a las preguntas planteadas.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): Antes de nada, créame S. S., quiero señalar que no había animadversión alguna en las palabras anteriores. Lo que sucede es que si S. S. levanta la voz yo la levantaré también. No me parece que deba el Gobierno estar en inferioridad de condiciones respecto al Legislativo; tanto monta. **(El señor Ariño Ortiz: Está S. S. más alto, en la mesa; nosotros estamos más abajo, en el suelo.)** Pero también está aquí representado el Legislativo, porque está la Presidencia y S. S. está amparado por ella; que también esté el Ejecutivo amparado **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: No entremos a debatir sobre la situación geográfica de cada cual en esta Comisión. Tiene la palabra el señor Espina.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): Ha reordenado S. S. las preguntas y me parece bien, porque, si no, en el orden que estaban estaríamos respondiendo haciendo consideraciones generales antes de las particulares.

Había una pregunta respecto a carga de trabajo o previsiones de construcción de buques. En este momento, la Empresa Nacional Bazán, en sus tres factorías, tiene en vigor los siguientes contratos con la Armada: La factoría naval de El Ferrol, cuatro patrulleros de altura, un petrolero auxiliar de flota y dos fragatas FFG; la de Cartagena, un buque oceanográfico, y la factoría naval de San Fernando, dos lanchas LCM-6, dos petroleros y un barco puerta. Esto en lo que se refiere a contratos de construcción de nuevos buques.

En lo que se refiere a programas de carena, podría darle las especificaciones, pero quizá importa más el volumen total de horas comprometidas, contratadas, para reparaciones en general, que para la naval de El Ferrol son 437.000 horas en el año 1991; en la de Cartagena, 440.000, y en la de San Fernando, 269.000. No están incluidas en la de Cartagena las grandes carenas de submarinos, pero eso elevaría sustancialmente las cifras y es posible que en el transcurso del año pueda revisarse e incorporarse una parte de ese gran carenado de submarinos, en concreto uno en particular, cuyo nombre no viene al caso.

Preguntaba también si, dadas las restricciones o limitaciones presupuestarias en la construcción de buques para la defensa, no convendría llevar a cabo una diversificación. Hay que tener en cuenta que la Empresa Nacional Bazán está concebida principalmente como una empresa al servicio de la construcción de buques para la defensa. Su personal está cualificado para ello y así está también dibujada

la estructura de la propia empresa. Evidentemente, la carga de trabajo en este sector, dependiendo sólo de los programas del Ministerio de Defensa español, con las incidencias presupuestarias que pueda haber, dado también el tamaño previsible de la demanda en el sector, podrían surgir problemas para garantizar a largo plazo el mantenimiento de la capacidad. Efectivamente, y como consecuencia de los reajustes presupuestarios, durante los últimos 12 meses ha habido una incidencia coyuntural que se ha traducido en un expediente de regulación temporal que se viene aplicando a 900 trabajadores en las factorías de Cartagena y de San Fernando. Sin embargo, en estas factorías se está recurriendo —y en el futuro se reforzará esta línea— a diversificar la actividad, y para ello se han acometido varios proyectos, buscando un reforzamiento de la utilización de la capacidad, pero manteniendo la especialización en las actividades de la empresa. En concreto, en la factoría de San Fernando se ha construido un prototipo de lancha para la Guardia Civil, se está potenciando el taller de embarcaciones de fibra de vidrio y hay algunos otros proyectos. En El Ferrol y Cartagena se vienen acometiendo construcciones y proyectos también con el mismo objetivo de diversificación.

Sin embargo, no es posible pensar en acudir al mercado de nuevas construcciones de buques mercantes, puesto que eso supondría crear una opción que seguramente no está entre los objetivos que S. S. plantea, puesto que la Empresa Nacional Bazán se encuentra incursa dentro de las previsiones del artículo 223 del Tratado de Roma, letra b), que dice: Todo Estado miembro podrá adoptar medidas necesarias para la protección de intereses esenciales de seguridad en lo que se refiere a la producción, el comercio, etcétera. Además, como en las previsiones de este mismo artículo no se incluye seguimiento de capacidad, informes y planes de ajuste de capacidad en el contexto de la Comunidad, lógicamente, la Empresa no está incursa en los planes de ajuste de capacidad y tampoco en la proscripción de ayudas públicas para la compensación de pérdidas, de moto tal que en este caso no se da, como sucede en el área civil, un plazo determinado para poner a las empresas en rentabilidad y, en consecuencia, excluir la concesión de ayudas públicas para compensación de pérdidas.

Esos son los límites. Cabe diversificación dentro de la especialización defensiva, no sólo en lo que se refiere al abastecimiento o a la entrada en el mercado internacional de la industria de defensa; cabe, repito, esa diversificación, y también cabe la diversificación en actividades relacionadas con la seguridad que no han sido tradicionalmente demandantes de este tipo de buques. Pero lo que no cabe, lo que no sería factible, lo que no entra, desde luego, dentro de los planes del Gobierno ni de la estrategia general tanto de la Defensa como de la política industrial es el extraer o reconvertir o modificar la especialización de la Empresa Nacional Bazán de su cometido actual fundamental, que es el del abastecimiento de la Defensa.

El señor **PRESIDENTE**: Para un turno de réplica tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO:** Señor Secretario de Estado, que en Ferrol se han hecho cuatro embarcaciones de altura, el AOR y dos fragatas, es cierto que están contratadas; es cierto que la Empresa Nacional Bazán está trabajando contra almacén en estos sitios, pero es que lo que nosotros preguntamos es si tiene alguna constancia el Ministerio de Industria de que efectivamente esos programas van a tener no sólo continuidad desde el punto de vista de la defensa, sino continuidad desde el punto de vista de mantenimiento de personal durante el período que duren esas contrataciones, porque la Empresa Nacional Bazán está construyendo en la ciudad de Ferrol ahora mismo la F-85 y la F-86; se han cumplido los hitos de construcción de esos barcos y resulta que da la casualidad de que todavía no existe financiación necesaria para la construcción de esas dos fragatas y nos encontramos con que el Ministerio de Economía no hace la transferencia presupuestaria necesaria para dotar única y exclusivamente de 3.000 millones de pesetas para dar continuidad al trabajo del personal y para dar continuidad al programa naval que depende directa y totalmente del propio Ministerio de Defensa.

El buque oceanográfico de Cartagena, también es verdad, pero hay que reconocer, y hay que decir aquí ahora lo mismo que el Secretario de Estado de la Defensa lo reconoció en una comparecencia en la propia Comisión, que se ha procedido a la inmovilización del submarino Tonina en Cartagena, lo que da una carga de 400.000 horas de trabajo a aquel astillero, que supone por lo menos el garantizar el mantenimiento de trabajo durante todo este año a la propia Empresa Nacional Bazán en aquel astillero, que es muy importante.

En cuanto a las previsiones que hay en Cádiz, las lanchas, los dos petroleros y el barco puerta, hay que decir que se han invertido 100 millones de pesetas en Cádiz para las lanchas de la Guardia Civil y se ha estudiado un prototipo, pero todavía no hay ningún encargo en firme para que allí se construyan. Yo estoy convencido de que no es un problema del Ministerio de Industria íntegramente, sería su problema la diversificación o distribución de esa carga de trabajo entre las factorías de la Empresa Nacional Bazán. Yo lo que quiero saber es si el Ministerio de Industria tiene la contratación escrita de que existe financiación económica para poder llevar adelante los programas que dan continuidad a la carga de trabajo y, por tanto, continuidad a los trabajadores dentro de la empresa, y eso, señor Secretario de Estado, permítame que le diga que no me lo ha contestado. A lo mejor es que no tiene capacidad para contestarlo, pero le ruego que si tiene datos para ello me los diera, porque llevaría la tranquilidad a las tres factorías de la Empresa Nacional Bazán de España.

Ha hablado de que la Empresa Nacional Bazán está hecha para construir buques de defensa, que el personal está destinado para ello y que tiene una estructura para ello; pero es que hay que recordar que en el año 1984 la Empresa Nacional Bazán realizó una de las operaciones más importantes y sin precedentes en la historia del mundo naval, cual fue la operación Elcano, el cortar con oxicorte y con sopletes la popa de dos barcos y unirlos a dos proas

de nueva construcción y volver a unir las otras dos proas sobrantes a dos popas de nueva construcción. Hay que saber que se ha hecho esta operación en la Empresa Nacional Bazán, que ha sido un trabajo para la construcción civil importantísimo, que no supone construcción de nuevos barcos, por lo menos en su totalidad, y que ha supuesto mantener un nivel tecnológicamente tan alto o más alto y más cualificado que si estuviera dedicando única y exclusivamente a construcciones de la armada.

Por tanto, claro que la Empresa Nacional Bazán tiene personal cualificado; aprovechémoslo, porque hay que recordar que la Empresa Nacional Bazán no se dedica a la construcción civil precisamente por una decisión del Gobierno de la Nación en el año 1984, con todo lo que ello implica. Entonces, respecto a esas decisiones del Gobierno que pueden afectar a la Empresa Nacional Bazán, nosotros lo que queremos ver es si vamos a estar sufragando eternamente las pérdidas de las empresas públicas o si podemos hacer que esas empresas públicas sean rentables y dejen de tener pérdidas en alguna ocasión, porque lo que es cierto —y corrijáme si me equivoco, porque a lo mejor es que han cambiado las cosas desde ayer, que yo he venido de Ferrol, hasta hoy— es que está trabajando contra almacén en el astillero, que no hay garantías de que exista financiación para continuar el programa naval de las fragatas. Esta es una auténtica preocupación desde el punto de vista de defensa, que ya se ha tratado en la Comisión de Defensa, desde el punto de vista de Industria, desde el punto de vista del INI y de la Empresa Nacional Bazán, porque es la garantía de la continuidad laboral para las factorías de la Empresa Nacional Bazán.

La incidencia es coyuntural, totalmente de acuerdo, pero ¿hasta cuándo, hasta cuándo van a ser capaces los astilleros de la Empresa Nacional Bazán de aguantar esta incidencia coyuntural?, ¿hasta cuándo la Empresa Nacional Bazán va a poder estar trabajando sin ingresar ningún tipo de dinero por los trabajos que está realizando?, ¿hasta cuándo esta incidencia coyuntural la puede mantener Bazán, o la vamos a pagar en pérdidas todos los españoles cuando se haga balance a fin de año? Esa es una de las cuestiones que hay que aclarar, porque el saber que se está construyendo, que hay previsiones, lo sabemos todos, porque para eso están las contestaciones escritas que realiza el Gobierno, que a veces parece que no sirven para nada, pero, desde luego, para lo que sí sirven es para aportar los datos y para poder hacer intervenciones orales.

El Tratado de Roma de Seguridad —que, por otra parte, hay que decir, respecto a las medidas de seguridad de los astilleros, que bajan la guardia en alguna forma— no implica el que no se puedan dar primas y no se puedan fijar unos techos para estos astilleros, pero ¿el Gobierno va a seguir manteniendo las pérdidas de la Empresa Nacional Bazán cuando tiene unos compromisos formulados que el Ministerio de Economía y Hacienda no acaba de dotar presupuestariamente para sacar adelante estos proyectos?

En cuanto a la carena, señor Secretario de Estado, a mí me gustaría hacerle una pregunta concreta, puesto que está así preguntada y formulada en la Comisión en el orden del día. Se refiere a las reparaciones y carenas del

año 1991. Hay la baja de cinco destructores este año para la Armada, lo que va a suponer prácticamente las nulas reparaciones en algunos diques que venían manteniéndose durante muchos años y que a partir de ahora no se van a realizar porque, entre otras cosas, y aunque sea a final de año, el Ministerio de Defensa ha considerado conveniente no realizar esas carenas, porque, efectivamente, si un barco se va a dar de baja a lo largo del año no le sirve absolutamente para nada invertir una cantidad de dinero en reparar y en carenar esos barcos.

Por tanto —y termino—, me gustaría saber, si es posible, si el Ministerio de Industria tiene constatación de esa minoración que se ha realizado de 30.000 millones de pesetas por parte del Ministerio de Defensa, que han afectado directamente a la dirección de construcciones navales de la Armada, que está totalmente relacionada con la propia Empresa Nacional Bazán; si esa minoración la vamos a seguir manteniendo durante mucho tiempo; si hay una financiación para dar continuidad al programa de construcción de fragatas, escrita, no en promesa; y si esta incidencia coyuntural, a la que el Secretario de Estado hacía referencia, va a poderse mantener durante mucho tiempo en la empresa o va a haber que realizar nuevas regulaciones de empleo en este sector, porque no se puede mantener la situación como hasta ahora.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra el señor Secretario de Estado de Industria.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): Antes no había respondido a una pregunta que, en todo caso, ya me la había hecho el señor Diputado con cautela respecto al tema de la investigación abierta por el Ministerio de Defensa en cuanto a las denuncias en curso. Obviamente, no está en mi competencia, y esa es la razón por la que se me pasó antes; está abierta una investigación y lo lógico es que cuando ésta se ultime el Gobierno y el Ministerio de Defensa que la ha abierto informe al respecto.

En lo que se refiere a los problemas presupuestarios, son bien conocidos; ha tenido ocasión el Parlamento de discutirlos en la discusión del propio documento presupuestario para el año y próximamente tendrá lugar un nuevo debate presupuestario. Lógicamente, hay desfases por lo que se refiere a los ajustes presupuestarios, hay desfases en lo que son los mecanismos de financiación, que no podrían repercutirse directamente sobre el plan de actuación y sobre los planes de construcción. De modo que en esas circunstancias se ponen en juego los mecanismos de financiación tanto externa como a través del propio «holding» al cual pertenece la empresa.

En cualquier circunstancia, por razones obvias, los costes adicionales de financiación en los que pueda incurrirse corren a cargo del mismo agente, que es el presupuesto, puesto que en caso de que se incurriera en este caso en pérdidas, las ayudas para compensación de pérdidas tendrían que provenir también del presupuesto. De modo que el debate al respecto en este punto es más bien un debate que corresponde a la Comisión Presupuestaria; correspon-

de, en ese caso, al Ministerio de Industria propiciar la buena marcha del conjunto del sector y hacer un seguimiento de la política o de las actuaciones estrictamente industriales. Yo ruego a S. S. que cuando tenga preguntas que hacer en lo que concierne estrictamente a la política de previsiones de la política de defensa o en lo que corresponde a la política presupuestaria, que se hagan a los Ministerios competentes o a los Secretarios de Estado competentes.

Por lo demás creo que hay respuestas, como S. S. señalaba, ya por lo que se refiere al Ministerio de Defensa, en la línea de algunas de las inquietudes que S. S. manifestaba.

Respecto a las previsiones de actividad, puedo darle un repaso que desde luego no es catastrofista y que comporta un reforzamiento de la diversificación y de las previsiones de diversificación para tratar de utilizar al máximo la capacidad de las tres factorías de Bazán.

En Bazán-Ferrol para el año 1991 está cubierto o garantizado a estas alturas del año algo más del 87 por ciento de la capacidad en horas, 2.800 horas, sobre un total de 3.200, y justamente la diferencia existente se pretende cubrir, por una parte, forzando o aumentando los encargos de reparaciones y, por otra parte, aprovechando también los periodos de tiempo no ocupado, procediendo a reforzar los procesos de recalificación interna de las ocupaciones necesarias para proyectos de futuro de la empresa, de la factoría naval de Bazán-Ferrol. Como sabe S. S., en el futuro esta factoría se ocupará de desarrollar la construcción de las fragatas F-100, y tanto en ese ámbito como en todo lo que son las previsiones del Plan Alta Mar, dados los contenidos tecnológicos de los nuevos procesos, se requiere, lógicamente, proceder a la recualificación del personal y a la inversión en recursos humanos. De modo que es importante disponer de un cierto excedente de horas de trabajo para utilizarlo en recualificación.

Por lo que se refiere a los programas navales, están en proceso de cierre. No es de mi competencia plantear ante esta Comisión cuáles son los contenidos precisos de estos programas, pero sí puedo adelantarles que, en la medida en que los contenidos y las fechas del plan se vayan confirmando, la factoría naval de Bazán-Ferrol tendrá un alto grado de ocupación no sólo a lo largo de este año o el próximo, sino a lo largo de la próxima década, con la actual plantilla, cuyos reajustes, según las previsiones que existen en la empresa, serán exclusivamente vegetativos, lo que permitirá una mejora progresiva de la productividad.

Con respecto a la fábrica de turbinas, en este caso la diversificación no comporta el mantenimiento en exclusiva de turbinas para los buques, sino también construcción, mantenimiento y modernización de centrales eléctricas. Debo decir que, según la información con la que cuenta el Ministerio de Industria, la fábrica de turbinas dispone de pedidos para garantizar el uso total de la capacidad durante el bienio 1991-1992, y que la probable necesidad de instalación de nuevas turbinas de vapor, dentro del contexto del PEN, para aumentar la capacidad de generación de energía eléctrica, hace que las perspectivas de carga de trabajo estén también razonablemente cubiertas. De modo que no veo preocupación particular en lo que se refiere a Bazán-Ferrol, tanto en la factoría naval como en la fábrica

de turbinas, para garantizar una carga de trabajo adecuada en el futuro.

En cuanto a Bazán-Cartagena, la carga total para 1991 será de 903.000 horas, garantizadas hoy, lo que supone tan sólo el 61 por ciento. Las perspectivas de futuro se basan, fundamentalmente, en la construcción de los submarinos previstos en el Plan Alta Mar, aunque es cierto que las fechas previstas para la contratación en el Plan no permiten la contratación inmediata de la plantilla.

Hay también, como acaba de decir S. S., una especialización o un trabajo en este área para carenas y para contrataciones en el mercado exterior; ha habido la incidencia —lo ha dicho S. S.— del submarino Tonina; es previsible que se proceda a un reajuste de la cadena de reparaciones y que, en el transcurso del propio año, pueda reconstituirse esta cartera de reparaciones, que —tiene razón S. S.— en el año 1991, en las circunstancias actuales, para el total de las tres factorías de Ferrol, Cartagena y San Fernando, ha bajado desde un total de 1.883 horas contratadas en 1990 a una previsión, por el momento de 1.534 horas, pendiente como se está de que se reajusten, repito, las reparaciones una vez que se ha producido la incidencia de los grandes carenados de submarinos. Pero es previsible que, a lo largo del año, pueda cerrarse y reajustarse, habiéndose perdido algunos meses, para no quedarnos en esas 1.534 horas, sino que aumente algo la carga de trabajo por ese concepto. En cualquier caso —estamos hablando de la factoría naval de Bazán-Cartagena—, para conseguir cuotas de participación en el mercado de contrataciones, sobre todo exteriores, será imprescindible proceder a una mejora de la productividad y a una oferta de costes más ajustada, lo que implicará también proceder a inversiones.

Por lo que se refiere a la fábrica de motores en Cartagena, de las 550.000 horas anuales que tiene de capacidad la fábrica, actualmente está consolidado algo más del 50 por ciento, debido, como es obvio, a las restricciones presupuestarias que se han producido en el ámbito de los programas de defensa. Existen en la actualidad nuevas fuentes de actividad que se están reforzando. Por una parte, la remotorización de cerros AX y, por otra, suministros a la división naval del INI para propulsión y generación de energía de buques. En cualquier caso, está también pendiente, para el mes de junio, la definición completa del PEN y, por lo tanto, la eventual participación de la fábrica de motores en plantas diésel, pero eso habrá que definirlo en la segunda parte del año.

Con respecto a la factoría naval de Cádiz, omito los temas relacionados con la fábrica de armas y sistemas por la delicadeza de algunos de estos asuntos, pero la consideración general es que se está llevando a cabo un esfuerzo innovador en la factoría naval, dedicada a buques medianos y grandes de alto contenido tecnológico, y también en la fábrica de armas y sistemas, que está dedicada a la fabricación de armas, de municiones y de sistemas de los nuevos requerimientos operativos. Se está desarrollando un importante programa de ingeniería de sistemas, con un volumen de 1.000 millones de pesetas al año, y quizá haya que destacar el sistema de combate Alcor, para el cormorán. En Bazán-Cádiz no se plantean problemas particula-

res por lo que se refiere a las previsiones de carga de trabajo a medio plazo.

Esto es lo que puedo decir respecto a los temas principales que había suscitado su señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Espina, por la información facilitada. Con esto terminan las preguntas que entran en el ámbito de su competencia. Muchas gracias por su comparecencia.

— **SOBRE CONDICIONES ECONOMICAS, MERCANTILES Y FISCALES BAJO LAS QUE SE VAN A CONSTRUIR LAS SIETE FILIALES DE REPSOL, ACORDADAS POR EL CONSEJO DE MINISTROS EL DIA 16 DE NOVIEMBRE ULTIMO. FORMULADA POR DON BLAS CAMACHO ZANCADA (G. P) (Número de expediente 181/000924)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar la sesión con la presencia del señor Secretario General de la Energía, para contestar a la pregunta que figura en el orden del día con el número nueve; condiciones económicas, mercantiles y fiscales bajo las que se van a construir las siete filiales de Repsol, acordadas por el Consejo de Ministros del día 16 de noviembre último, y formulada por don Blas Camacho Zancada.

Para su exposición tiene la palabra el señor Camacho.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Señor Presidente, señorías, señor Secretario General de la Energía, esta pregunta tiene un error material, y es que no se van a construir las siete filiales, sino a constituir, como venía en el original, y tiene su entrada en el mes de noviembre del año pasado. Yo supongo que ahora nos podrá avanzar algo más de lo que entonces dijo, que fue que se iban a constituir siete filiales en Angola, Gabón, Argelia, Indonesia, Vietnam, Colombia y Siria. Pienso que ya se habrán constituido. Se decía que cada una con diez millones de pesetas, y yo quería saber exactamente en qué condiciones económicas, capital, dependencia de matriz y qué régimen fiscal llevan estas siete filiales.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario General de la Energía.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Simarro): Efectivamente, la pregunta de alguna forma se ha quedado obsoleta. Como S. S. afirma, las siete sociedades a que se refiere se constituyen el 29 de noviembre de 1990, al amparo del acuerdo del Consejo de Ministros de 16 del mismo mes. Todas ellas fueron constituidas como sociedades anónimas de acuerdo con el Derecho español. Están domiciliadas en Madrid. Disponen de los estatutos-tipo establecidos en el grupo Repsol, y tienen un capital social de diez millones de pesetas cada una. Su tratamiento económico es seme-

jante al de otras sociedades que operan en España, es decir, no está previsto ningún tipo de subvención ni ayuda especial, si bien es cierto que Repsol S. A., les suministrará los medios financieros necesarios mediante ampliaciones de capital que considere precisas en cada momento. En consecuencia, están sujetas a la vigente Ley de Sociedades Anónimas y demás disposiciones relativas a estas personas jurídicas, y se hallan inscritas en el Registro Mercantil de Madrid.

Durante los últimos años, como S. S. sabe, se ha producido una menor actividad interior de explotación de hidrocarburos y, de otra parte, un gran incremento de dicha actividad en el exterior, por lo que Repsol S. A., creyó necesario disponer de los instrumentos adecuados para conseguir un mejor control de la gestión de sus actividades exploratorias internacionales, y para ello optó por el modelo más frecuente en las compañías multinacionales del sector, consistente en que el conjunto de los trabajos de exploración efectuados en cada país extranjero sea gestionado y controlado por una sociedad filial, cuya actuación se ajusta a pautas homogéneas de organización, administración, contabilidad, etcétera. Las siete sociedades constituidas están destinadas a cumplir estos fines mencionados en Angola, Argelia, Colombia, Gabón, Indonesia, Siria y Vietnam.

En el ámbito fiscal, las sociedades a que nos referimos están sometidas a las normas tributarias establecidas en las leyes españolas sin particularidad alguna, y en especial al Impuesto sobre Sociedades, sin disfrutar de exenciones, bonificaciones o deducciones específicas. Como sociedades participadas por Repsol S. A., en más de un 90 por ciento de su capital estarán sujetas al régimen de tributación consolidada, integradas en el grupo fiscal.

Por otra parte, y al realizar sus actividades en el extranjero no les serán de aplicación las especialidades tributarias establecidas en la Ley sobre Régimen Jurídico de Exploración de Hidrocarburos para las actividades de exploración en el interior, con lo que se obtiene también una mayor claridad fiscal al no tener que aplicar normas tributarias diversas a una misma sociedad, dependiendo de si la actividad se realiza en el interior o en el exterior, de manera que se quiebra esta diversidad de normas que venían subsistiendo hasta ahora.

Esto es todo lo que podría responderle en un principio.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Camacho tiene la palabra para replicar.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Señor Secretario General de la Energía, he entendido magníficamente su exposición y me parece teóricamente muy correcta. Pero al Grupo Popular le cabe una duda que se viene avanzando siempre desde la privatización parcial de Repsol y desde nuestro ingreso en la Comunidad Económica Europea, y que proviene de un hecho que está pendiente de ser debatido, me parece que mañana mismo en este Congreso, que es ese pacto de competitividad.

El que se constituyan sociedades anónimas con un mínimo de capital que prevé la Ley de Sociedades Anónimas,

que son diez millones de pesetas, me parece que nos conduce a una especie de confusión que no sé si se corresponde con la claridad y transparencia que deben presidir las actuaciones de toda empresa, en especial de la empresa del sector público, y particularmente la filosofía de un sector público que quiera actuar en régimen de libre competencia con la empresa privada, realidad que se avecina de manera inminente el 1 de enero del próximo año.

Por ejemplo, me gustaría que el señor Secretario General de la Energía nos enviara el organigrama de cuáles son las empresas que están operando como filiales o las que están en el «holding» extranjero que se creó en su día en Holanda (recordemos la comparecencia del 2 de octubre pasado del señor Secretario General explicando aquella situación), para saber cuál es la forma de actuar que tiene el grupo Repsol, y si va a haber una línea coherente de trabajo en este sector y en este grupo. Porque si hemos creado un «holding» en Holanda con el fin de que las filiales exteriores, como decía el Secretario General de la Energía y lo dijo el Presidente de Repsol, funcionen a través de él (lo que nos permite una gran facilidad en la contratación exterior, en la explotación y en la maniobrabilidad correcta de nuestras inversiones en el extranjero), no sé cómo ahora se excluyen de ese potencial que en su día debió ser el «holding» en Holanda para llegar a una situación en la que digamos que ahora las traemos a Repsol. Esa es una duda o una confusión que tengo, es decir, crear una sociedad fuera cuando tenemos ya un «holding» para operar activamente en el exterior.

La segunda duda es cómo es posible que una sociedad como la filial de Indonesia, por ejemplo, se constituya con diez millones de pesetas, cuando nosotros compramos en 1989 una filial en Indonesia, la «Maxus Energy Corporation» en 12.000 millones de pesetas. Quiere decir que una sociedad de diez millones de pesetas tiene en su activo una sociedad filial que ha costado 12.000 millones de pesetas, cien millones de dólares de entonces, cuando el dólar estaba más alto. Aquí hay un aspecto que no creo que sea clarificador para el sector público.

La segunda sociedad, por vía de ejemplo, es Repsol Naviera Vizcaina, que se constituye con diez millones de pesetas. Supongo que éste puede ser un error, porque hay una declaración del Presidente de que el capital social va a ser de 2.000 millones, lo cual tiene más sentido, porque es llegar a la situación jurídica un tanto minifundista de decir: yo hago una sociedad de diez millones para que eso me permita maniobra, operatividad y juego, pero el sector público no debe actuar así.

Por tanto, esta sociedad va a tener 2.000 millones de pesetas, pero va a hacer inversiones por 20.000 millones en cinco años. El dinero puede venir vía grupo Repsol, podría ser financiado con los beneficios de Repsol, pero es que estos beneficios están cayendo desde que se adsorbió con la privatización. El mayor beneficio de Repsol fue en el año 1989, y en estos momentos tendrá que pagar 20.000 millones de pesetas para disponer de esa flota permanente.

Ahora viene la referencia y la explicación que yo pediría.

¿Por qué vamos a estar excluidos de lo que la Comunidad Europea llama ayudas a empresas públicas? Esto no

sólo violenta el pacto de competitividad nacional que vamos a formular, sino el derecho de la competencia comunitaria, porque el sector público se ha llevado medio billón de pesetas en este año, siendo las previsiones absorber déficit y tratar de impulsar nuevas inversiones.

Nos podemos colocar en una situación de engordar para morir si estamos haciendo todo este volumen de inversiones con ayuda pública. El Comisario de la Comunidad, señor Brittan, que vino aquí hace un mes, llamó seriamente la atención al Gobierno sobre las ayudas a empresas públicas, y aquí nos encontramos con que acabamos de crear siete filiales por diez millones de pesetas, pero vemos que una de ellas tiene una compra de 12.000 y otra va a invertir 20.000 millones. Por eso le rogaría que me facilitara un organigrama en el que figure cómo se están realizando todas estas inversiones en las distintas filiales o «holding», ya que nos podemos encontrar con un problema muy grave.

Hoy he leído el periódico «Expansión», y es tremendo lo que dice. El señor Solchaga manifestó ayer que parece ser que hay que ir hacia una mejora del sector público por la vía de la privatización. Enseguida le contesta el señor Fernández Marugán diciendo que hay que tener mucho ojo porque eso pertenece a otras opciones políticas y don Apolinar Rodríguez dice que hay que tener mucho ojo si se hacen más privatizaciones. Esta no es una cuestión de opciones políticas socialistas o populares. En Europa, los socialdemócratas, los democristianos y los liberales están por un pacto en este tema. Incluso le voy a decir algo más para que no se nos acuse tanto. Los únicos conservadores que hay en Europa —yo nunca he sido conservador ni lo voy a ser— son los conservadores británicos, y resulta que han levantado la voz de alerta contra el proceso de privatizaciones de la señora Thatcher, y el Primer Ministro, Major, lo ha parado.

Hay que tratar de resolver el futuro de otra forma. Yo me pregunto si el Grupo Repsol, que tanto nos importa, con sus siete filiales, va a ser beneficiado por ayudas públicas, porque estos 12.000 y 20.000 millones no salen de sus beneficios. Naviera Vizcaína ha tenido 800 millones de beneficio. ¿Cómo va a ir a un plan de inversiones de 20.000 millones? Nos podemos encontrar con que el 1 de enero del año que viene haya que malvender a la baja determinadas actividades del grupo Repsol, si es que no somos capaces, por el régimen de libre competencia con la empresa privada, de absorber todos esos «imput» que vamos teniendo en la empresa pública. Esta es la pregunta fundamental que yo quería formular aquí y que corresponde, señor Presidente, con el contenido exacto de la pregunta.

En cuanto a las condiciones económicas, mercantiles y fiscales, si van a ser filiales de Repsol tributarán aquí. Si hemos hecho lo de Holanda, que yo he criticado porque puede ser una evasión de impuestos en un mercado de libre competencia —no es ilegal, pero sí una evasión de impuestos buscando facilidades—, ¿por qué ahora no lo hacemos así? A ver si resulta que estamos perjudicando aquí a esas siete filiales porque el Gobierno tiene miedo de irse allí para que no se lo critique la oposición. La oposición

critica cuando tiene que criticar, pero no cuando hay que sacar adelante la empresa pública.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Secretario General de la Energía.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Simarro): Señoría, a pesar de que ha planteado cuestiones interesantes con las que le puedo avanzar que no estoy de acuerdo por los juicios que emite, para ser concreto, preciso y claro voy a responderle únicamente a los temas que están relacionados directamente con la pregunta que usted ha formulado.

En primer lugar, en lo que se refiere a la filial Repsol Naviera Vizcaína, como no es ninguna de las sociedades por las que usted pregunta, en principio la voy a dejar de lado.

La creación o constitución de las sociedades a las que se refiere está dirigida únicamente a resolver un problema concreto que se crea en la operación de exploración y producción de hidrocarburos en el exterior. Los principales problemas que se planteaban eran de tres tipos. Por un lado, eran jurídicos. En aquellos países en los que Repsol Exploración es titular directamente, y no mediante una filial, de activos en explotación, esta sociedad responde de las obligaciones y reclamaciones que puedan generarse en cualquier país donde esté presente, y responde con todo su patrimonio. Desde el punto de vista jurídico, al igual que hacen sus competidores, ha parecido conveniente separar los patrimonios. Pero usted dice, yo creo que con toda lógica, que se plantea la inadecuación entre el capital mínimo que se da a estas sociedades y los planes de inversión o, en su caso, de adquisición, como ha sucedido, de algunas de las actividades en el exterior, y yo le quiero decir que el capital al que nos referimos, de 10 millones de pesetas, es por el que se constituye la sociedad. Se dice al mismo tiempo, y así lo he expresado, que a medida que sea necesario se irá ampliando. Creo que es una política adecuada la de, primero, constituir las sociedades y luego ver cuáles son las ampliaciones de capital que se precisan.

En lo que se refiere a preguntas directamente relacionadas con la que ha formulado al principio, me parece que esto es todo. Por supuesto, la información que me ha solicitado sobre el organigrama del «holding» se la remitiré oportunamente.

— **SOBRE REESTRUCTURACION DEL SECTOR DEL CARBON. FORMULADA POR DON MANUEL GARCIA FONSECA (IU-IC) (Número de expediente 181/001114)**

— **SOBRE FECHA PREVISTA PARA LA PRESENTACION, DISCUSION Y APROBACION DEL PLAN ENERGETICO NACIONAL (PEN). FORMULADA POR DON MANUEL GARCIA FONSECA (IU-IC) (Número de expediente 181/001116)**

El señor **PRESIDENTE**: Las preguntas que figuran en el orden del día con los números 10, 11, 12, 13 y 14, del Grupo Popular, y referentes a la minería del carbón, fueron retiradas hace unos días. Los números 15 y 16 han sido retiradas por el señor García Fonseca en el día de hoy. Este Presidente quiere reiterar un ruego a todos los Grupos Parlamentarios. Las iniciativas que piensen que no son adecuadas, que ha pasado su fecha o que ya no son oportunas, les ruego que las retiren antes de que figuren en el orden del día, porque, si no, malgastamos la presencia de los responsables ministeriales. Hoy podríamos haber tramitado seis o siete preguntas más si hubiéramos sabido que todas estas que he citado se habían retirado. Hemos hecho

venir al señor Secretario General de la Energía para responder a una sola pregunta, y nos parece que no es lo mejor para optimizar el trabajo de esta Comisión.

Por tanto, este Presidente vuelve a reiterar a los grupos parlamentarios que todas las incidencias que tenemos pendientes que consideren que no se deben tramitar, las retiren con tiempo para que no figuren en el orden del día, porque si no, esta Comisión se ve obligada a un funcionamiento que no es el más eficaz ni mucho menos para los trabajos de esta Cámara.

Se levanta la sesión.

Eran las once y treinta minutos de la mañana.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961