



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1993

V Legislatura

Núm. 65

INDUSTRIA, ENERGIA Y TURISMO

PRESIDENTE: DON JOAQUIM MOLINS I AMAT

Sesión núm. 6

celebrada el miércoles, 10 de noviembre de 1993

Página

ORDEN DEL DIA:

Comparecencia urgente del señor Ministro de Industria y Energía (Eguilagaray Urcelay) para informar:

- | | |
|--|------|
| — Sobre la negociación del Plan siderúrgico español en la Comunidad Económica Europea (CEE). A solicitud del Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya (número de expediente 213/000075) | 1882 |
| — De las expectativas, condiciones e incidencias al momento actual en relación con la aprobación por las Instituciones comunitarias del Plan de Siderurgia Integral referido a la Empresa Nacional Siderúrgica, S. A. (ENSIDESA) y Altos Hornos de Vizcaya, así como de las gestiones realizadas para garantizar la financiación y viabilidad de la miniacera de Sestao. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 213/000083) | 1882 |
| — Sobre la crisis por la que atraviesa la empresa Seat. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya (número de expediente 213/000075) | 1907 |

- Acerca de la situación creada por la crisis de la empresa Seat, así como de las negociaciones que se están llevando a cabo en busca de una solución y los efectos que esta crisis pueda tener en el conjunto del sector español de la automoción. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 213/000094) 1907
- Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas que garanticen el futuro de la minería. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya («B. O. C. G.», Serie D, número 13, de 4 de octubre de 1993) (número de expediente 161/000022) 1933
- Preguntas:**
- Del señor Ríos Martínez (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre futuro del sector de fertilizantes en Cartagena (Murcia), así como situación de la inversión de la empresa americana «FRYPOR» («B. O. C. G.», serie D, número 11, de 27 de septiembre de 1993) (número de expediente 181/000015) 1939
- Del Señor Andreu Andreu (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre declaración de la caducidad de la concesión para la explotación de cuarzo e ilmenita en la cantera «Isabelita» de Arcos de la Frontera, Cádiz («B. O. C. G.», Serie D, número 13, de 4 de octubre de 1993) (número de expediente 181/000023) 1942
- Del señor Ríos Martínez (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre inversiones realizadas por la Compañía Repsol en Cartagena (Murcia) de las comprometidas en el protocolo firmado con la Consejería de Economía y Hacienda de la Región de Murcia («B. O. C. G.», Serie D, número 13, de 4 de octubre de 1993) (número de expediente 181/000035) 1944
- Del mismo señor Diputado, sobre futuro real de la planta Repsol de Cartagena, Murcia («B. O. C. G.», Serie D, número 13, de 4 de octubre de 1993) (número de expediente 181/000036) 1944
- Del mismo señor Diputado, sobre razones del incumplimiento por la empresa pública Repsol del convenio firmado en abril de 1992 con la Consejería de Fomento y Trabajo de la Comunidad Autónoma de Murcia («B. O. C. G.», Serie D, número 13, de 4 de octubre de 1993) (número de expediente 181/000038) 1944
- Del mismo señor Diputado, sobre cierre provisional de la planta de envasado y mezcla de aceite en Repsol Cartagena, Murcia («B. O. C. G.», Serie D, número 13, de 4 de octubre de 1993) (número de expediente 181/000037) 1947

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

COMPARECENCIA URGENTE DEL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA (EGUIAGARAY URCELAY) PARA INFORMAR:

- **SOBRE LA NEGOCIACION DEL PLAN SIDERURGICO ESPAÑOL EN LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA (CEE). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 213/000075)**

— **SOBRE LAS EXPECTATIVAS, CONDICIONES E INCIDENCIAS AL MOMENTO ACTUAL EN RELACION CON LA APROBACION POR LAS INSTITUCIONES COMUNITARIAS DEL PLAN DE SIDERURGIA INTEGRAL REFERIDO A LA EMPRESA NACIONAL SIDERURGICA, S. A. (ENSIDESA) Y ALTOS HORNOS DE VIZCAYA, ASI COMO DE LAS GESTIONES REALIZADAS PARA GARANTIZAR LA FINANCIACION Y VIABILIDAD DE LA MINIAERIA DE SESTAO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 213/000083)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Buenos días, señoras y señores Diputados.

Vamos a iniciar la sesión de acuerdo con el orden del día, con la única salvedad de que, de conformidad con la Mesa, primero sustanciaremos la comparecencia en relación con el Plan de la Siderurgia Integral referido a la Empresa Nacional Siderúrgica (Ensidesa) y a Altos Hornos de Vizcaya, que trataremos en su totalidad, de acuerdo con la tradición de la Comisión, y luego, en otro momento de la sesión, trataremos la crisis de la empresa SEAT, para lo cual también se ha solicitado la comparecencia del señor Ministro.

Por tanto, refiriéndonos a la solicitud realizada por el Grupo Parlamentario Popular y por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya sobre el Plan de la Siderurgia Integral, vamos a conceder la palabra al señor Ministro para que haga la exposición que considere oportuna.

Tiene la palabra, señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Eguigaray Urcelay): Voy a proceder a darles cuenta a SS. SS., en el orden que me indica la Presidencia de esta Comisión, de la situación, expectativas, condiciones e incidencias en el momento actual en relación con la aprobación por las instituciones comunitarias del Plan de la Siderurgia Integral referido a la Empresa Nacional Siderúrgica, S. A., y Altos Hornos de Vizcaya, así como de las gestiones realizadas para garantizar la financiación y viabilidad de la miniacera de Sestao, que es exactamente lo que figura en el texto de la demanda de comparecencia instada por el Grupo Popular —sobre este tema también hay una solicitud del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya— para, posteriormente, hacer referencia a la situación de la empresa SEAT.

Como saben SS. SS., en abril de 1992 el Gobierno español notificó a la Comisión de la Comunidad Europea, para dar cumplimiento a lo establecido en el denominado Código de Ayudas a la Siderurgia, el Plan de competitividad conjunto de Altos Hornos de Vizcaya y Ensidesa, preparado por la Corporación de la Siderurgia Integral y el Plan Estratégico Sidenor, S. A., para las empresas Acenor y Foarsa. Estos planes requieren una movilización de recursos, incluyendo en parte una intervención financiera del Estado, que sólo pueden ser autorizados si la Comisión adopta una decisión de excepción conforme al artículo 95 del Tratado CECA, lo que exige, en consecuencia, la aprobación unánime del Consejo de Ministros de la Comunidad. Me permito recordar a SS. SS. que para decidir si debe realizarse una propuesta con arreglo al artículo 95 CECA, la Comisión tiene que tener en cuenta, en primer lugar, si la financiación propuesta por el plan constituye una ayuda estatal y hasta qué punto las ayudas son compatibles con las directrices sobre ayudas a la siderurgia. En segundo lugar, si las medidas contenidas en el plan pueden

garantizar la viabilidad de las nuevas empresas. En tercer lugar, que las ayudas se limiten a lo estrictamente necesario y, por último, que se establezca, además, una contrapartida adecuada en forma de disminución de la capacidad de producción, en este caso de laminado en caliente.

La Comisión y el Gobierno español encargaron conjuntamente a sendos consultores independientes, en mayo de 1992, tras la correspondiente petición de ofertas y selección de las mismas, el examen de la viabilidad de ambos planes (me refiero al Plan de la CSI y al Plan de Sidenor). Este examen se basó en unos criterios idénticos a los impuestos por la Comisión en anteriores casos de reestructuración del sector siderúrgico comunitario, criterios que se pueden resumir en los siguientes: una reducción de la relación precios-costes del 2,5 por ciento, un nivel de amortización mínimo del 7 por ciento para garantizar la sustitución de las actividades que fundamentan la viabilidad de las empresas al ritmo de sus competidores, un nivel de gastos financieros no superior al 4-5 por ciento del volumen de negocios, un rendimiento mínimo del 1 al 1,5 por ciento de la facturación sobre el capital propio y unas previsiones realistas de ventas teniendo en cuenta las difíciles condiciones por las que pasa el mercado.

Una vez obtenidos los informes de los consultores independientes, la Comisión aprobó los documentos correspondientes que debían presentarse al Consejo de Ministros de Industria del 24 de noviembre de 1992 (estoy hablando, en este momento, de hace prácticamente un año). El documento sobre Sidenor era una comunicación de la Comisión al Consejo para solicitar el dictamen conforme, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 95 del Tratado CECA. En el documento se imponían ciertas condiciones que, en líneas generales, el Gobierno español considera aceptables. Por el contrario, el documento sobre la CSI no era una comunicación con vistas a que el Consejo diera su dictamen, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 95, sino únicamente una comunicación informando al Consejo que los efectos del calendario de cierres y del volumen de ayudas debían examinarse en el contexto de la situación crítica de la industria siderúrgica comunitaria y que aunque el Plan de la CSI era viable y reflejaba, por decirlo en palabras textuales, un planteamiento constructivo y valiente para encarar el proceso de reestructuración de la siderurgia española, la Comisión, a la vista de las dificultades por las que pasa el mercado comunitario, consideraba imprescindible mejorar la relación entre la intensidad de las ayudas y el alcance de dicho proceso. Es decir, que había que hacer una de estas cosas: o disminuir el volumen de ayudas o/y aumentar la reducción de capacidad prevista, pero sin definirse la Comisión en cuanto al alcance de esta mejora en ese ratio entre las ayudas y la intensidad del proceso de reestructuración.

Ante esta incertidumbre, y teniendo en cuenta que el Gobierno español consideraba que la Comisión había sobrevalorado el volumen de ayudas, al considerar, entre otras cosas, no compatibles con el Código de Ayudas todas las ayudas sociales, consiguió incluir entre la documentación oficial al Consejo un memorándum en el que se explicaba a los Estados miembros que la ayuda que la Comisión estimaba como en un máximo de 558.000 millones de pesetas resultaba ser en realidad, también como máximo, de 381.600 millones de pesetas, hechas las cuentas exactamente en los términos que al Gobierno le parecían relevantes desde el punto de vista de la legislación comunitaria.

Con una disminución del 32 por ciento del volumen máximo de ayudas estimado por la Comisión, se mejoraba así, de manera sustancial, la relación entre la intensidad de la ayuda y la importancia de las medidas de reestructuración. Sin embargo, en el Consejo de Ministros del 24 de noviembre de 1992 los ministros no se mostraron a favor de aceptar las propuestas de ayuda incluidas en los planes y se decidió que se suministrara más información y se presentaran de nuevo a examen en la próxima sesión del Consejo. Este examen debería realizarse en el contexto de la respuesta a los problemas de la industria del acero en Europa. Pues bien, esa próxima sesión fue la del 25 de febrero de 1993, sesión que se dedicó íntegramente a la reestructuración de la industria europea, incluyendo en ella la reestructuración española, sin que pudiera avanzarse en la aprobación de los planes ni de CSI ni de Sidenor, al no haber cambiado la Comisión su postura a pesar de los esfuerzos realizados por el Gobierno español.

En las reuniones informales de 19 y 20 de marzo de 1993, la Comisión informó al Consejo que tenía en estudio cinco «dossiers» en materia de control de ayudas de Estado y reconoció que existía una divergencia entre España y la Comisión respecto al «dossier» CSI en el que, según su opinión, continuaba sin existir un equilibrio satisfactorio entre el importe de la ayuda pública y las reducciones de capacidad. Los otros «dossiers» que la Comisión ya tenía en estudio en esta fecha eran los de las empresas alemanas Freistahe y Ekosthal y el de la italiana Ilva.

Finalmente, y después de numerosas reuniones con los servicios de la Comisión, se consiguió que ésta reconociera los argumentos que se habían mantenido por el Gobierno español desde el principio y que a finales de septiembre de 1993 aprobara el Plan de CSI y preparara la comunicación al Consejo con arreglo al artículo 95 del Tratado CECA. Por otra parte, un mes antes ya había aprobado la Comisión la modificación de la comunicación que a este mismo fin había preparado en relación con Sidenor en noviembre de 1992, referida en este caso al importe total de las ayudas sociales.

En ambos documentos se han tenido en cuenta las ayudas sociales que son compatibles con el Código de

Ayudas, aumentándose la intervención financiera inicialmente prevista con la necesaria, para compensar las pérdidas sufridas por las empresas como consecuencia del retraso en la puesta en marcha de ambos planes, así como las nuevas necesidades derivadas de los nuevos condicionamientos impuestos por la Comisión y que debieran ser aceptados por España para su aprobación. En el caso de la CSI, la Comisión ha reconocido que de los 236.000 millones de pesetas de ayuda social solamente 54.519 millones de pesetas no son compatibles con el Código y es preciso, en consecuencia, autorizarlos, de acuerdo con el artículo 95, por acuerdo unánime del Consejo de Ministros.

Por otra parte, al condicionar la aprobación a la privatización de la acería compacta de Sestao, el cierre de capacidad a tener en cuenta para la Corporación de la Siderurgia Integral no es ya de 1,3 millones de toneladas sino de 2,3 millones de toneladas. Estas modificaciones, en consecuencia, producen, automáticamente, una mejora sustancial en la ratio entre la intensidad de la ayuda y el alcance de la reestructuración, relación que, en opinión de la Comisión —cito textualmente su última comunicación al Consejo— «guarda ahora un buen equilibrio». Las modificaciones incluidas en la comunicación al Consejo y que se han tenido en cuenta para el cálculo de las ayudas necesarias son que el tren de laminación de Ansio se cierre, como mucho, 18 meses antes de la fecha señalada en el Plan y que se apruebe que la participación mayoritaria del sector privado en la inversión de Sestao sea real.

Les señalo que estas modificaciones se han producido a instancia de la Comisión, con independencia de cuál fuera o siga siendo la voluntad y el deseo del Gobierno.

La Comisión presentó estas dos propuestas favorables para CSI y Sidenor conjuntamente con otra, también favorable, para la empresa alemana Freistahl, en el último Consejo de Ministros de Industria que tuvo lugar el 21 de septiembre de 1993. Además, la Comisión informó al Consejo sobre la situación de los expedientes de Ilva, Ekostahl y Siderurgia Nacional de Portugal. En ese Consejo del 21 de septiembre se concluyó que debían estudiarse todos los expedientes de ayudas estatales de conformidad con los criterios habituales y se consideró urgente que se adoptasen las decisiones durante la Presidencia belga, esto es, antes de fin de año. Por otra parte, el Consejo consideró que se daban las condiciones para aprobar en una próxima reunión del mismo los proyectos de reestructuración de las empresas Sidenor y Freistahl propuestos por la Comisión y una vez ultimadas determinadas disposiciones jurídicas y técnicas, en particular las relativas a las reducciones reales de la capacidad de producción. Los Estados miembros opinaron —y les recuerdo que siguen manteniendo la misma actitud— que deberían aprobarse conjuntamente y de forma global estos ex-

pedientes dentro del contexto de la reestructuración de la siderurgia europea y que, por tanto, no tenía demasiado sentido que se produjese una aprobación separada de los diferentes «dossiers» presentados.

Durante estos días se están manteniendo numerosas reuniones de los diferentes grupos de trabajo (Grupo de cuestiones CECA, Grupo de directores generales de industria, etcétera), así como de la Comisión y del Comité de Representantes Permanentes, preparatorias del próximo Consejo de Ministros de Industria que tendrá lugar el día 18 de este mes. Aunque en estos momentos la Comisión sólo tiene aprobados, como ya les he recordado varias veces, los expedientes del CSI, de Sidenor y de Freistahl, se estima que antes del Consejo se aprobará también los de Ekostahl (Alemania), Ilva (Italia) y Siderurgia Nacional de Portugal y que los mismos podrán ser discutidos por el Grupo CECA y los directores generales de Industria antes del Consejo.

Respecto a los tres expedientes para los que ya existe petición formal de la conformidad del Consejo, la situación, después de las reuniones del Grupo de cuestiones CECA de los días 6, 11, 15 y 20 de octubre de 1993, es la siguiente. En el caso de Sidenor y de Freistahl, hay seis delegaciones (la belga, la alemana, la española, la italiana, la irlandesa y la portuguesa) que están a favor de los dos expedientes. La delegación española ha expresado claramente que no podrá aceptar condiciones suplementarias e incluso ha manifestado sus reservas sobre las ya expresadas por la propia Comisión en relación con su propio «dossier». La delegación griega ha presentado una reserva general y las restantes delegaciones se pronuncian por un trato global de todos los casos de ayudas de Estado. Además, las delegaciones danesa, francesa, neerlandesa, luxemburguesa y del Reino Unido han formulado dudas sobre la viabilidad del plan Sidenor e incluso peticiones adicionales en cuanto al desmantelamiento total de la planta de Larrondo en el caso de Sidenor.

En relación con la CSI, además de la reserva general expresada por Grecia existen en este momento siete delegaciones que desean (posición que algunas de ellas ya expresaron en la última reunión del Consejo de Ministros) adicionales cierres de capacidad o el adelantamiento todavía por encima de las exigencias establecidas por parte de la Comisión en cuanto al cierre del tren de laminación de bandas en caliente de Ansio, petición a la que naturalmente el Gobierno español no solamente no ha accedido sino que no tiene la menor intención de acceder.

Por todo ello, y especialmente teniendo en cuenta que existen aún tres expedientes sin aprobar por la Comisión, les debo decir, con toda la prudencia que exige el caso y con la necesidad de que comprendan que estamos en un proceso intenso de negociación multilateral con vistas a hacer posible, si fuera el caso, la aprobación unánime de todo el conjunto de expedientes

presentados a la Comisión, que en el momento presente (lo digo con toda reserva y con la misma prudencia con la que me gustaría que lo interpretasen) resulta poco probable que el próximo día 18 el Consejo se pueda pronunciar de manera unánime favorable a la aprobación de los planes de Sidenor, CSI y Freistahl, basándose especialmente en que deben ser considerados —y esa ha sido la posición más general en el Consejo de Ministros de Industria— globalmente con el resto de expedientes y que estos últimos, aunque pudieran ser aprobados por la Comisión en los próximos días y ser presentados al Consejo en fecha oportuna, no habrán podido ser estudiados de una manera suficientemente intensa ni examinados en los grupos de trabajo o en el Comité de Representantes permanentes por falta de tiempo. Se espera, sin embargo, que los planes españoles puedan ser aprobados sin más cambios durante la Presidencia belga, esto es, antes de fin de año.

Quiero señalarles con esta descripción prolija y pormenorizada en qué momento estamos de la discusión y cuál es la complejidad de la aprobación de nuestro propio «dossier» en función de los intereses, de las demandas y del retraso que llevan otros «dossiers» igualmente importantes y complicados, notablemente el de Ilva y el de Ekostahl, sobre el que exclusivamente tenemos en este momento noticias preliminares sobre lo que está teniendo lugar, así como sobre un proceso avanzado de discusiones tanto de Ekostahl como en Ilva que ya ha llegado a la Comisión y que podría dar lugar a esa aprobación por parte de la Comisión, que todavía no nos consta, y, en consecuencia, la probabilidad alta de que, no existiendo posibilidad de aprobación conjunta de todos los planes, el Consejo de Ministros de Industria de este mes pudiera necesitar realizar una nueva convocatoria si se quiere seguir manteniendo el horizonte de la aprobación de la reestructuración de la siderurgia europea durante el período de la Presidencia belga, como fue la posición señalada por el Consejo en su última sesión.

Dentro de este marco, que como comprenderán es un marco complejo que exige toda la decisión del Gobierno, así como toda la prudencia y me atrevo a decir que también la cooperación de los diferentes grupos políticos, teniendo en cuenta la importancia de este tema para nuestra industria siderúrgica y para la industria española en general, sí quiero hacer alguna referencia, tal y como me lo solicitaban en la instancia de comparencia, a la acería de Sestao.

En cuanto a la viabilidad de la acería compacta de Sestao hay que señalar que el proyecto de esta acería ha sido estudiado en sus dos vertientes, en la técnica y en la económica, tanto por la propia Corporación de la Siderurgia Integral como por diferentes consultores internacionales, por encargo, primero, de la propia empresa y, segundo, del Gobierno y la Comisión de la Co-

munidad, y que en ambos casos ha obtenido dictámenes positivos de todos ellos.

El proyecto se ha abordado en dos fases. Por un lado, está en fase de constituirse una sociedad promotora de la acería compacta de Sestao, con capital mayoritariamente privado y con el objeto de preparar en una segunda fase el lanzamiento definitivo de la futura sociedad propietaria y exploradora de la acería compacta de Sestao. La participación accionarial de la sociedad promotora va a estar formada, además de por la propia CSI, por socios preferentemente financieros, con los que se están manteniendo las oportunas conversaciones al respecto. La propia dinámica de las negociaciones, y espero tener en este sentido una cierta complicidad por su parte, hace imposible, en todo caso profundamente desaconsejable en el marco en el que nos estamos moviendo de negociaciones a nivel europeo, desvelar en este momento ni el número ni la condición de todos los accionistas ni la participación final de todos ellos mientras no tengamos la seguridad de que el Plan será definitivamente aprobado.

Por lo tanto, estos son los datos que quería aportarles en relación con la marcha del Plan de Sidenor, por un lado, de la CSI, por otro, la complejidad de la situación en la que estamos y la decidida lucha que todavía tenemos que seguir llevando a cabo de cara al próximo Consejo, y eventualmente, si en este Consejo no consiguiéramos los objetivos, como parece que por los datos podría ser posible, garantizar que dentro de este año un plan que fue presentado, les recuerdo, en abril de 1992, pueda ser finalmente puesto en marcha sin incurrir en ulteriores deterioros financieros de las empresas, en ulteriores incertidumbres, de carácter industrial y de carácter regional, que de una manera tan intensa están afectando no solamente a nuestra industria sino, sobre todo, al horizonte económico y social de nuestro país.

Señor Presidente, no sé si procede que en este momento entre también en la siguiente solicitud de comparecencia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Señor Ministro, vamos a proceder ahora a la intervención de los grupos, y el tema, en cambio, de Seat lo veremos en trámite posterior.

Muchas gracias, señor Ministro.

Corresponde ahora la intervención de los grupos, comenzando por aquellos que solicitaron la comparecencia del señor Ministro. Tiene, por tanto la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, el señor Peón.

El señor **PEON TORRE**: En cualquier caso, sí quiero recordar a la Presidencia que compartiré mi tiempo con mi compañero señor Landeta, que hará una reflexión más detallada sobre el problema de Ensidesa.

Para comenzar, señor Ministro, yo tengo que decirle que desgraciadamente he escuchado lo que pensaba que podía escuchar en esta Comisión. Hace muy pocos días, en la prensa local del País Vasco, tuve ocasión de leer unas declaraciones tuyas en las que ya aventuraba las incertidumbres que se cernían sobre el Plan de la CSI. De alguna forma esa declaración pública venía a suponer un giro, una inflexión respecto a otras quizá de tono más optimista que se habían realizado en el mes de septiembre y que, además, dio lugar precisamente a la petición de comparecencia que hoy estamos celebrando.

La verdad es que el Plan, tal y como fue ideado en sus inicios, creo que no me equivocaré si afirmo que no satisfizo a nadie en principio. Ese Plan era un poco salvar los restos de un naufragio, de una situación de deterioro industrial ya muy acusada, y realmente tuvo una gran contestación por parte de los agentes económicos y sociales implicados en el mismo. Pero lo cierto es que, después de los dieciocho meses transcurridos, ya es difícil pensar en que haya una posibilidad de recuperación, de supervivencia, si cabe, del sector siderúrgico español si no es mediante la aprobación del Plan presentado. Han pasado muchos meses y digamos que el retraso nos ha llevado a una situación donde ya es difícil cuestionar la viabilidad de presentación de otro plan diferente.

La verdad es que tenemos que coincidir con la preocupación que usted expone por el retraso acumulado en la aprobación de ese Plan, pero no sólo porque se hayan acumulado dieciocho meses, que resultan ya realmente injustificables, sino por las consecuencias tan dramáticas, tan injustificadas y tan negativas que se están produciendo para el conjunto del sector siderúrgico español.

Quiero recordarle que las pérdidas que se vienen acumulando en la Corporación de la Siderurgia Integral son, según datos ofrecidos por el propio Presidente, en reciente comparecencia en la Comisión, de 50.000 millones en el año 1991 y de 100.000 millones, si tenemos en cuenta el año 1992, sin que nos pudiera determinar exactamente cuáles eran las previsiones de pérdidas para los años 1993 y 1994, que él calculaba en cantidades similares a las de 1992. Estamos hablando de más de 250.000 millones de pesetas de pérdidas que no han podido ser afrontadas en cuanto a su solución por el retraso acumulado en la aprobación del Plan por la Comisión Europea.

Además, a estas pérdidas hay que añadir el impacto de incertidumbre que causa en cuanto a la actividad concreta industrial a desarrollar por las instalaciones y también en cuanto a la incertidumbre de los trabajadores y los cuadros de las empresas, poniendo en peligro, además, señor Ministro, la propia competitividad del Plan por cuanto que demora, no sabemos hasta cuándo, la aportación financiera de recursos propios.

Por lo tanto, tenemos que coincidir en esa preocupación que expone el señor Ministro, pero la cuestión es: ¿qué podemos hacer para que esa situación cese? Está muy bien decir que es intolerable el retraso, pero ¿qué va a hacer el Gobierno para que deje de producirse ese retraso, en principio en este último año y medio imputable a la Comisión Europea? Primera pregunta, ¿qué es lo que va a hacer el Gobierno para que se ponga fin a esa situación?

En segundo lugar, hay que hacer dos puntualizaciones al argumento de que hay un gran retraso que es intolerable y que eso ha supuesto un deterioro del sector siderúrgico español. Dos puntualizaciones: primera, no todo el retraso es imputable a las instituciones comunitarias y, segunda, la situación de deterioro no es sólo consecuencia del retraso en la aprobación del Plan. No vayamos ahora a extraer la confusa conclusión de que el sector siderúrgico español atraviesa el momento que atraviesa porque no se ha aprobado el Plan por la Comisión Europea. No es ése el problema; se ha presentado un plan porque la situación siderúrgica española ya era bastante lamentable.

En este segundo punto habría que ver cuáles son las razones de que el sector siderúrgico español se encuentre en el momento en que se encuentra. Desde luego, nuestro Grupo cree que no se trata de una cuestión a la que sean ajenas las políticas gubernamentales desarrolladas en los últimos años. Hay que pensar que si hace poco tiempo el Presidente de la Corporación Siderúrgica Integral decía que el principal problema de nuestro sector siderúrgico, y concretamente el perteneciente al sector público, era la incapacidad para competir en costes, y fijaba incluso en un coste superior en un 25 por ciento de nuestros productos respecto a los productos de los competidores europeos, hay que decir que en esa dificultad de competir en costes algo habrá tenido que ver la política gubernamental en los últimos años, algo habrán tenido que ver los tipos de interés que se han aplicado en este país en los últimos años, algo tendrá que ver el costo de la energía eléctrica, que es consecuencia de un mercado energético, digamos, excesivamente intervencionista y casi, casi, tendente a monopolio; algo tendrá que ver también el tipo de cambio que hemos tenido en nuestro país en estos años. No caigamos ahora en la conclusión de que estamos como estamos porque la Comisión Europea no nos aprueba el Plan. No es así, señor Ministro, y por lo tanto hay que dejar las cosas en su sitio.

En segundo lugar, hay muchas incógnitas sobre el Plan de la CSI. Hace poco me refería a sus declaraciones públicas. Hay muchas incógnitas sobre el Plan de la CSI y, además, en palabras suyas también, sería un fracaso para la propia Comisión no aprobar el Plan. Nosotros creemos que, en primer lugar, sería un fracaso del Gobierno antes que de la Comisión Europea. Parece ser que, según sus propias palabras, el Plan no se

va a aprobar en el próximo Consejo del día 18. Usted manifiesta ahora que cree que hay probabilidades de que sea antes de fin de año, pero no tenemos datos concretos para creer que vaya a ser así, porque también hace poco se nos decía que iba a ser prácticamente un simple trámite la aprobación en el día. Sí, sí, hace muy poco tiempo se decía, a nivel de opinión pública, que ya se había aprobado el Plan, por la Comisión, que ya no tenía ningún tipo de impedimento técnico y que, como mucho, en el peor de los casos, en el mes de noviembre el Plan sería aprobado. Bueno, ya estamos en el peor de los casos y ya estamos con que en el mes de noviembre no se aprueba el Plan.

En ese sentido nos gustaría que nos aclare alguna de las incertidumbres, porque ha citado algunas de las posiciones que se producen por parte de algunas de las delegaciones de los Estados Miembros, pero no ha citado con el detalle que hubiéramos deseado las condiciones que, a nivel de opinión pública, se han barajado como exigidas por la Comisión Europea para la aprobación del Plan. Nos gustaría saber, con el mayor detalle posible, cuáles son esas condiciones.

Yo le citaré algunas de ellas para que me confirme si es así, si es cierto que estas condiciones están sobre la mesa, o no es así. Por ejemplo, se dice —usted se ha referido a ello— que hay una exigencia de adelanto en el cierre de la fábrica de Ansio, aunque usted también ha dicho ahora —yo no sé si lo he entendido bien— que además del cierre por adelantado en dieciocho meses prácticamente, que ya impone la Comisión Europea, hay otros Estados miembros, he creído entender, que imponen un cierre aún más adelantado, o sea, no sólo en dieciocho meses sino antes. Me gustaría que me concrete en qué términos exigirían esas delegaciones el cierre de la fábrica de Ansio y que explicite no sólo cuál es la posición del Gobierno respecto a esa petición de las delegaciones sino en cuanto a la condición impuesta por la Comisión. Porque usted ha manifestado, públicamente también, que el Gobierno entiende y que usted entiende, señor Ministro, que es una imposición de la Comisión Europea que no tiene gran justificación sino que solamente parece pretender beneficiar a terceros países y que a usted no le parecía que eso fuera asumible.

Quisiera saber si van a mantener una negativa a aceptar ese cierre, no sólo en cuanto a la petición de las delegaciones sino en cuanto a la propia condición impuesta por la Comisión Europea. Además, le tengo que decir que para nuestro Grupo es la hora de la firmeza. Usted ha dicho que el retraso es intolerable y que dependemos del voto unánime de las demás delegaciones, pero también se necesita el voto español para aprobar los demás planes y en el voto unánime entra asimismo el voto español. Creemos que ya es momento de sostener posiciones de firmeza y de exigir a la Comunidad Europea que apruebe un Plan que lleva presentado ya

dieciocho meses y cuya demora y retraso nos está costando muchos miles de millones de pesetas a todos. No nos quedemos con el fatalismo inevitable de que si parece ser que no se aprueba en noviembre ya se aprobará a finales de año. ¡No! Creemos que ya hay que tener y desarrollar una posición de auténtica firmeza, haciendo comprender a los socios comunitarios que no se puede demorar ni un momento más la aprobación de nuestro Plan.

En cuanto a las incógnitas a las que me refería antes y que a mí y a mi Grupo nos gustaría que nos despeje en lo posible, le voy a citar algunas de ellas. Me he referido al cierre de la fábrica de Ansio. También nos gustaría que nos dijera si es cierto que se exige que las instalaciones que se van a cerrar no puedan ser vendidas a empresas extranjeras o nacionales, en Europa en general, para que puedan ser puestas en explotación, aunque sea mediante la iniciativa privada. Si se exige algún tipo de prueba o de compromiso para que la participación mayoritaria del sector privado en la inversión de la miniacera de Sestao sea real, permanente y condicional, de forma que quede garantizada la nueva aportación o de la no mayoría de la Administración pública en esa miniacera; si exigen algún tipo de prueba, y de qué manera se va a hacer, por parte de la Comisión Europea, de que el proyecto de miniacera queda totalmente desvinculado de las ayudas del plan de reestructuración a nivel nacional y, en relación con esto mismo, díganos en qué situación se encuentran las negociaciones que, al parecer, se están desarrollando para captar capital privado a fin de hacer posible esta miniacera de Sestao.

Usted nos ha dicho que no sería prudente entrar ahora en detalle. Quizá podamos compartir que no se ha podido entrar en gran detalle, pero sí podría indicarnos al menos si se está pensando en contar con capital extranjero y qué cuantía puede suponer aproximadamente esa participación.

Sería igualmente importante que nos dijera, por ejemplo, si no se consiguen esas ayudas, qué va a ocurrir. Tenemos aquí una referencia de unas manifestaciones en las que se dice que, en el caso hipotético de que no se consiguieran esas ayudas, se podían contemplar otros cierres. ¿Eso es así? Esos cierres, ¿en qué medida afectarían a nuevos excedentes laborales y cuánta sería la reducción de la capacidad que se derivaría de esos nuevos cierres?

En cuanto al tema concreto de AHV, tengo que decirle que me preocupa que se ponga el acento en las entidades financieras para tratar de bucar capital privado, porque de los setecientos setenta y pico mil millones de pesetas que parece ser que va a costar el Plan, en su conjunto, no hay que olvidar que 300.000 millones de pesetas son para hacer frente a pasivos, y de ellos una cantidad muy importante a pasivos de naturaleza financiera. Quizá habría que tratar de contar más, y

desde el principio, con el sector privado siderúrgico español y me preocupa que hace poco tiempo en esta misma Comisión el Presidente de la Corporación de la Siderurgia Integral dijera que no iba a contar con los socios de Siderinsa, con el sector siderúrgico español. Dijo que no iba a contar con ellos porque no creían en el proyecto. Me preocupa, primero, porque si realmente no creen en el proyecto, porque no es rentable, podemos echarnos a temblar todos, pues pueden ser muy buenos los estudiosos y los técnicos que hagan los planes de viabilidad del Gobierno, pero también habrá que reconocer alguna capacidad a quienes viven y explotan el negocio siderúrgico desde el sector privado. En segundo lugar, creo que aunque hubieran echo esa manifestación en una dinámica de más o menos presión o rifirrafe por tratar de defender intereses propios, no puede quedar nunca fuera de una operación de participación de capital privado en la acería de Sestao el sector siderúrgico español; nunca puede quedar fuera, y nos parece grave que en principio se esté apartando a este sector siderúrgico español de esa negociación, incluso a la propia sociedad promotora.

No hay que ocultar tampoco el malestar que se produjo en esa patronal, en Siderinsa, cuando en el mes de septiembre, como le refería antes, se hablaba de la facilidad con que se esperaba contar para la aprobación del Plan y de cómo la posibilidad de contar con capital privado estaba absolutamente garantizada, e incluso se daban nombres de socios. Esto motivó una reacción del Presidente de Siderinsa que ponía de relieve que no era cierto, que no estaba contando con ellos y que mostraba su indignación, además, porque estas manifestaciones se estaban haciendo sin contar con su opinión.

Para terminar, queremos decirle, señor Ministro, al margen de las manifestaciones que mi compañero le hará sobre el tema concreto de la gestión de Ensidesa, que le deseamos mucha suerte. Usted ya nos ha adelantado que tiene realmente pocas esperanzas para la reunión del Consejo de Europa del día 18, pero le deseamos suerte en cualquier caso. Lo que ocurre es que, una vez que sepamos en qué va a quedar el Plan, vamos a pedirle cuentas y que haga un balance de lo que ha sido la gestión del Gobierno en el sector siderúrgico español para que sepamos cuánto nos hemos gastado los españoles en ese Plan de reconversión, en el primero y en el segundo, y para que los españoles puedan saber cuál ha sido la utilidad de esos miles de millones de pesetas que se han empleado en esa reconversión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Dentro del turno correspondiente al Grupo Popular tiene la palabra el señor Landeta, pero me permito recordarle que el tiempo correspondiente, desde el punto de vista reglamentario, está ampliamente superado, lo cual supongo que tendrá en cuenta el señor Landeta.

El señor **LANDETA ALVAREZ-VALDES**: En primer lugar, quiero agradecer al señor Ministro la comparecencia ante esta Comisión para informarnos sobre una cuestión trascendental para dos regiones españolas, el País Vasco y Asturias: los temas siderúrgicos, que son los que están contemplados en el orden del día de esta sesión de la Comisión.

En primer lugar, tengo que decir que suscribo íntegramente lo alegado por el señor Peón y quiero transmitir al señor Ministro la idea general que existe en Asturias sobre el Plan de Competitividad. Es una idea clara en el sentido de que consideramos que es un mal plan, que ha habido un rechazo generalizado a sus contenidos, expresado no sólo por actos —podemos decir— verbales, sino también por acuerdos de la Junta General del Principado de Asturias en una moción especial, la 13-3, el 30 de abril de 1992, llegando a solicitar del Gobierno la retirada del mismo de los órganos comunitarios y la presentación de un nuevo plan que asuma lo manifestado por la Junta y que se abra un nuevo proceso de negociación ante las propias instancias comunitarias. Sé perfectamente que desde el 30 de abril de 1992 en que se llevó a efecto esta moción hasta el momento actual no se ha avanzado y realmente podemos considerar que la situación actual es irreversible y hoy día nos encontramos con un plan del que en modo alguno estamos satisfechos.

Consideramos que España no ha negociado con la fuerza que realmente merecía esta cuestión siderúrgica. Además, está reconocido, precisamente por el señor Ministro, en la comparecencia que tuvo en esta Comisión el día 6 de octubre, que España tiene una capacidad de producción de acero integral de un cuatro por ciento de la entidad comunitaria, con lo cual resulta a todas luces descompensada la propuesta de reducción de capacidad que se hace a nuestro Gobierno y la aceptación de mayores reducciones en la Comisión. Creo que esto fue admitido por el señor Ministro en la comparecencia que he citado en el sentido de que España daba más, incluso, de lo que están dando otros países que se encuentran en situaciones semejantes.

En segundo lugar, nosotros consideramos que deberían potenciarse las instalaciones rentables infrautilizadas y cuya productividad fuera claramente mejorada con algunas inversiones. Nos estamos refiriendo, indiscutiblemente, a la Acería de Avilés y a la LD-III, una de las más modernas de Europa y que ha recibido una fuerte inversión del Estado en los últimos años.

Nosotros consideramos que las pérdidas de Ensidesa son alarmantes, pues de 17.000 millones en 1985 —aunque hubo años en los que gracias a la venta de activos se niveló el presupuesto— se ha pasado en el momento actual a unas pérdidas de 65.000 millones. En igual sentido, de 24.560 operarios en 1985 ha pasado en el momento actual a 17.625; se nos anuncia un nuevo ajuste de 7.000 nuevos operarios, por lo que consi-

deramos que lo que trae consigo el nuevo plan es una muerte por entregas, porque tenemos el convencimiento de que ésta no será la última reestructuración que afecte a esa empresa.

Respecto a Veriña, quedan todavía por llevar a efecto en la última fase la inversión de 3.000 a 8.000 millones y ahora se pretende reducir su capacidad a una cuarta parte de producción. La idea generalizada que existe en el pueblo asturiano es que Ensidesa está al borde de la quiebra técnica, que la reducción de plantilla no resuelve el problema que viene generado por la frágil o nula dirección existente al privar los criterios políticos sobre los criterios empresariales y que la aprobación del Plan, con la reducción de la empresa, supone a corto plazo la liquidación de Ensidesa, ahora precisamente agravada por ese nuevo retraso en la aprobación que se pensaba que iba a ser el 18 de noviembre y en el momento actual ya nos anuncian que será a primeros de año, cuando realmente parece que las negociaciones que se están llevando a efecto, con la intervención de los diferentes países, están muy verdes y muy indecisas para lograr ese acuerdo unánime necesario para la aprobación del Plan y no pueden sacar de la duda que tiene todo el mundo sobre la viabilidad o no de la siderurgia española.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Pasamos al siguiente Grupo solicitante de la comparecencia del señor Ministro, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. En su nombre, tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Quiero agradecerle al señor Ministro esta nueva comparecencia ante la Comisión para debatir sobre el tema de la siderurgia integral y específicamente la situación a partir de las negociaciones del Plan de reconversión de esta siderurgia en Bruselas. Yo quisiera empezar repitiendo algunas de las palabras del señor Ministro en relación al entorno y a la significación que tiene precisamente la negociación en Bruselas, el posicionamiento de la Comisión, etcétera, y los márgenes de maniobra que puedan existir o no en esta situación.

Usted decía que la Comisión ha establecido unas condiciones, decididas por la Comisión —decía literalmente—, con independencia de la voluntad del Gobierno. Son palabras textuales de las que he tomado nota. Señor Ministro, mi Grupo piensa —y a la larga experiencia del proceso comunitario se remite— que en Bruselas, en la CEE, todo es negociable y siempre es negociable; todo. Por tanto, nos parece pernicioso que de una forma más o menos directa o indirecta, más o menos clara o sibilina, se responsabilice a la Comisión Europea o a las instituciones europeas del resultado de una negociación y de un plan que aquí todos los grupos que han intervenido califican como un plan malo. Creemos

que es simplemente lanzar balones fuera y hacer un europeísmo de la peor especie, porque significa sembrar ante la opinión pública la idea de que los responsables de nuestros desastres son precisamente las instituciones europeas. Digo que todo es negociable, y tenemos casos globales como puede ser el de Dinamarca, que ha quedado en una situación tan particular, o como puede ser el caso de Francia ante temas mucho más globales y que apela al acuerdo de Luxemburgo para poder incidir sobre las posturas a tomar por parte de la Comisión en el seno del GATT. Hay ejemplos más específicos en el tema de la reconversión siderúrgica: tiene usted el caso de la reestructuración siderúrgica italiana, que parece un culebrón de nunca acabar, porque sabe usted que años atrás negocian el cierre en Turín y a los dos años, cuando se le piden cuentas, solicitan sustituir ese cierre, el que se produce entonces en Turín, por el tren número 1 de Cornigliano y por parte de otra instalación en el Grancognini, y le cito textos de la Ponencia Europea, el Servicio de Estudios Comunitario de 1991. Es decir, creo que está claro que todo se puede negociar en Bruselas, que nunca se puede dar una negociación por irreversible, eso sí, siempre que acudamos a ella con sólidas razones, con planes sólidamente establecidos, tanto desde el punto de vista financiero cuanto desde el punto de vista de racionalidad técnica. Y éste no es el caso, señor Ministro; éste no es el caso.

En cuanto a las condiciones que le pone a usted la Comisión, ha citado algunas y otras no, por las cuales alguno de los intervinientes anteriores le han preguntado, pero la respuesta ya está escrita. El 29 de septiembre de 1993, la primera propuesta de la Comisión, además de las dos que usted había señalado, dice que todas las reducciones de capacidad sean reales e irrevocables, y esto responde a una de las preguntas hechas anteriormente. Y la tercera, que las instalaciones cerradas no se vendan para ser utilizadas nuevamente en Europa, además de la que usted dijo de que el tren de laminación de *felgues* en caliente de Ansio se cierre a más tardar en 18 meses, antes de la fecha señalada en el Plan, con lo cual ya responderá usted un poco más claramente que lo hizo el Presidente de la CSI sobre qué van a hacer mientras tanto si efectivamente esto terminara así. El hablaba de traer entonces bobina caliente o, en todo caso, el «input» necesario de dentro o de fuera de nuestro país. No dio más explicaciones, pero las condiciones son draconianas. Darlas por irreversibles cuando parece —y el Grupo Popular así también lo ha manifestado— que este Plan no es un plan de futuro, que éste es un plan mal hecho, a nosotros nos parece que no es de recibo. Nuestro Grupo, desde luego, se resiste a ello y, por tanto, sigue planteando que hay que renegociar en Bruselas y que hay que hacerlo sobre bases mucho más sólidas, y para eso, señor Ministro, tendríamos que aprender, y años hemos tenido para ello,

puesto que si una desventaja tiene empezar tarde alguna ventaja tiene también si somos capaces de aprender de los que nos precedieron; alguna ventaja tendría si aprendiéramos realmente de la experiencia europea.

Si coge usted cualquier reconversión siderúrgica que en Europa haya sido, simplificando, pero yendo a lo esencial, verá que se ha basado sobre tres ejes: primero, concentración de empresas o de grupos siderúrgicos dispersos, tanto integrales como no integrales. Por ejemplo, nosotros hemos saludado que se hiciera una corporación con las dos siderurgias integrales, pero también habíamos apuntado, vanamente, a juzgar por la práctica, que el Plan, para ser coherente con esta primera condición o, mejor dicho, con esta primera práctica fundamental de las reconversiones europeas, sería necesario también que englobara la siderurgia no integral y los aceros especiales.

Una segunda enseñanza que teníamos que sacar de las reconversiones europeas es que toda siderurgia que se precie hoy y que pretenda tener algún tipo de viabilidad futura se nuclea en torno a un tren de bandas en caliente del ancho adecuado, es decir, al menos de 2.000 milímetros. Esta es una pieza fundamental, sin la cual los planos, que son los productos que incorporan o que puede incorporar más valor añadido, quedan tocados de ala, tanto en conjunto, por la calidad, cuanto específicamente, porque un tren como los que tenemos, no puede dar el ancho que requiere, por ejemplo, la chapa del automóvil, que es uno de los mercados más golosos para cualquier siderurgia. Esto, señor Ministro, se lo hemos dicho ya a su antecesor en su momento. Y, ¿qué hicieron? Han remodelado, gastando prácticamente la misma cantidad, los dos trenes que había, para, a continuación, uno de ellos cerrarlo ahora, sin más, el de Ansio; y el otro, queda realmente con los *handicaps* a que acabo de aludir. El tercer punto en el que han incidido todas las reconversiones de Europa es en el alargamiento de los productos aguas abajo, la única forma de competir con las siderurgias emergentes que, en cuanto a materias primas, de obra, etcétera, nos llevan ventaja. De estas tres condiciones, señor Ministro, la primera se ha hecho tarde, mal e incompleta; la segunda no se ha hecho en absoluto y en la tercera apenas se ha avanzado.

Señor Ministro, para nosotros es fundamental el plan que incorpore un tren de bandas en caliente, de banda ancha de 2.000 milímetros, al menos; unos altos hornos adecuados y, por supuesto, ello unido a una acería adecuada, como la que tenemos. Resulta absolutamente incomprensible para cualquiera que lo mire objetivamente desde fuera, es decir, desde fuera de los intereses múltiples que se puedan mezclar que son espesos, que no se puedan dilucidar, que teniendo una acería como la LD-III, con lo que puede significar en precios, en calidad, en extensión, teniéndola ya, con una inversión mínima que no alcanzaría los 22.000 millones de

pesetas, ustedes hagan un plan y que lo nucleen —y ahí están sus propias palabras, que reconocen que es el tema crucial en la discusión europea— en torno a una miniacería o una acería eléctrica que la adornan con palabras como compacta, nuevas tecnologías, etcétera, cuando eso supone utilizar un hábito nuevo para cubrir un fraile que es el de siempre.

Señor Ministro, en cuanto a tema de la miniacería, que yo no sé exactamente cuánto va a suponer, pero se habla entre 50.000, 60.000, 70.000 millones de pesetas, el propio alcalde de Bilbao, en un artículo publicado en un periódico estatal de larga tirada en 1992, decía: Una miniacería funciona con chatarra, energía eléctrica y mano de obra. La energía eléctrica es, según datos del Gobierno vasco en septiembre de 1992, un 21 por ciento más cara que la media europea; un 40 por ciento superior a Francia; un 30 por ciento más que Italia; un ocho por ciento superior al Reino Unido. Y la única planta que en estos momentos funciona en Estados Unidos, lo hace con 400 trabajadores. La miniacería que se pretende vender como compensación al cierre total de Altos Hornos de Vizcaya va a emplear 300 trabajadores. Continúa diciendo: La chatarra que habrá que importar se cotiza en el mercado internacional... etcétera. En estas condiciones, ¿cómo se pretende que tenga rentabilidad? Esas condiciones eran hace dos años. ¿Qué diría si supiera las de ahora?

Señoría, Mr. Stone, director de un *consulting* de Chicago, en el «Steel Times International», decía, en septiembre de 1992: Las miniacerías necesitan energía eléctrica barata, un mercado local para sus productos y, lo más importante, un buen suministro de chatarra para reciclar por medio de sus hornos eléctricos y coladas. Hace una larga exposición que me voy a saltar y continúa: En la actualidad, los procesadores de chatarra no pueden hacer nada para reducir el cobre, estaño, níquel y otros elementos incluidos en el acero cuando éste ya está hecho. Para la purificación del metal, habría que introducir un gran avance en las técnicas metalúrgicas básicas, hoy explorándose. ¿Y saben una de las condiciones por las cuales, por ejemplo, esta miniacería que funciona en Estados Unidos es efectivamente rentable allí? Porque tienen chatarra a punta de pala y barata, pero, además, porque han conseguido que la Nukor quede fuera de cualquier acuerdo sindical; es decir, en las miniacerías no se admiten los sindicatos. Esto que lo sepa todo el mundo para conocer qué es lo que está defendiendo. Pero es que ya se ha aludido aquí que el propio presidente de Siderinsa decía que la miniacería no era rentable, no era válida ni desde el punto de vista técnico ni desde cualquier otro punto de vista, y él entendía que únicamente por razones «políticas» —entre comillas— se podía plantear tal tema.

La última cita, señor Presidente, señor Ministro —voy a tardar dos minutos, por favor, aunque éste es un tema tremendo—,...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Continúe, señoría.

El señor **GARCIA FONSECA**: El número de «Metales y Metalurgia» del 14 al 21 de octubre recoge el resumen de la reunión celebrada en París por el Instituto Internacional del Hierro y del Acero, reunión de la que usted no sé si tiene información, aunque supongo que sí, pero, desde luego, ahí estuvieron presentes las más altas jerarquías de la CSI, presididos por el señor García Hermoso. El Presidente del Instituto Internacional del Hierro y del Acero decía que las miniacerías no pueden desarrollarse en las condiciones actuales por falta de chatarra, por el encarecimiento de la misma y por la carestía y el encarecimiento de la energía; que las miniacerías no pueden dar las calidades y los anchos que da el proceso integral y que éste continuará en las calidades más finas y de más valor añadido sin competencia ninguna por parte de aquéllas y hablaba en inglés de que tenía vida sobreabundante —casi hacía una cita bíblica—. No podemos entender, señor Ministro, cómo ustedes siguen erre que erre, pensando en dilapidar ahí 70.000 millones de pesetas, 50.000, para construir una miniacería, cuando —repito— un tercer convertidor en la LD-III supondría 22.000 millones de pesetas; y un tren de bandas en caliente como es debido supondría 70.000 millones de pesetas. Y repito la cifra porque la he estudiado, señor Ministro, en contra de informaciones falseadas que me dio, tiempo ha, el Presidente de la Corporación Siderúrgica Integral.

Por tanto, señor Ministro, nuestro Grupo piensa que no es a la Comunidad a la que hay que responsabilizar de lo que suceda con este plan; que nunca es tarde para revisar y retomar la negociación; que tenemos mucha más fuerza si esto lo hacemos sobre bases técnicamente sólidas y, además, con apoyos mucho más fuertes de los que hoy tiene el Gobierno, tanto en sindicatos como en el Parlamento. Por último, quiero decirle, señor Ministro, que, además de todo esto, o ustedes revisan la gestión a fondo de la siderurgia integral y de la CSI o no hay plan que la salve. No se puede admitir que el señor García Hermoso diga tranquilamente que el sobrecosto de la bobina caliente es un 25 por ciento; que diga eso inmediatamente después de que se ha hecho una reconversión que ha supuesto más de medio billón de pesetas y que, al mismo tiempo, tome la decisión de cerrar instalaciones enteras, toda la cabecera de Altos Hornos de Vizcaya, en la cual se invirtieron 85.000 millones de pesetas hace dos años. Una de dos, o fue un disparate invertirlos, y para ser creíbles ustedes tienen que exigir responsabilidades y ahí están los mismos que han hecho ese disparate, o lo disparatado era que esa cabecera desaparezca. En todo caso, señor Ministro, se van ustedes a ver muy mal para poder justificar las pérdidas brutales de la Corporación Siderúrgica Integral, en la que no solamente no han mejorado en absoluto

las situaciones anteriores sino que las han agravado hasta límites insostenibles.

Un último apunte. Señor Ministro, la cuestión es urgente, efectivamente. Pero lo urgente no es que se apruebe o no se apruebe un plan, sobre todo si es un plan mal hecho. Lo urgente es que se negocie un plan bueno y que se negocie con rigor y con fuerza. Y, mientras tanto, hagan ustedes algo. No se limiten a hacer algo, que tampoco estaría dentro de los cánones estrictos comunitarios, a nivel social, a nivel de jubilar gente. Hagan ustedes ya inversiones. Hay algunas que en cualquiera de los planes esbozados o estudiados previamente figuran en todos y no son contestadas. Empiécenlas y vayan negociando al mismo tiempo en Bruselas. Esto es perfectamente posible. En todo caso es urgente porque, si no, cuando terminen de negociar lo van a hacer sobre un cadáver.

Esta es la urgencia, señor Ministro, este es el planteamiento que nuestro Grupo cree que es necesario hacer. En ese planteamiento estaríamos absolutamente dispuestos a trabajar con ustedes. Fuera de ello, no, señor Ministro. No crea que es por llevarle la contraria, sino porque si esto fracasa, cae sobre nosotros, y no tengo ningún interés en que me caiga la casa encima.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Pasamos a los grupos no solicitantes que deseen intervenir.

Tiene la palabra en nombre del Grupo Catalán de Convergència i Unió, el señor Molins.

El señor **MOLINS I AMAT**: En primer lugar, quisiera, como debe ser, agradecer la información que nos ha facilitado el señor Ministro. De entrada, quiero hacerle un comentario. Las veces en que en esta Comisión se ha tratado este tema de la siderurgia integral y del sector siderúrgico en general se nos vienen dando desde el Gobierno más datos respecto a las negociaciones en Bruselas del plan que del propio plan. Se nos ha informado hoy nuevamente, aunque ya lo hizo el señor Ministro el primer día que compareció ante la Comisión para explicar los planes del Departamento, así como lo hizo el Presidente de la Corporación Siderúrgica Integral, más que de un proyecto industrial, del estado de unas negociaciones. Da la sensación, y en nuestra forma es comprensible, que el señor Ministro, que ha llegado a la responsabilidad del Ministerio en julio de este año, cuando el plan ya llevaba, como recordaba el señor Ministro en su intervención, dieciocho meses ante la mesa del Consejo para ser aprobado, no se plantea tanto el contenido del plan como la necesidad de tener un instrumento para poder actuar en un sector que obviamente lo necesita. Y no se entra en profundidad en la discusión del contenido del propio plan. Yo no he conseguido saber qué pretende el plan, ni con la información que se ha dado en la Comisión ni con los papeles con los que cada cual intenta hacerse. El más claro que tengo es un documento de la Comisión de la Comunidad

al Consejo —no sé si a través de espionaje industrial—. Es un documento que dice: Reestructuración de la empresa siderúrgica integral española. Corporación de la siderurgia integral. Comunicación de la Comisión al Consejo, de 5 de noviembre de 1992 —vea usted que tampoco trabajamos con documentos demasiado recientes—. Es una comunicación de la Comisión al Consejo, no es lo que dice el Gobierno español sobre lo que pretende. Todavía, como decía, no he conseguido saber qué pretende el plan; quizá sí qué se pretende en cuanto a grandes números y grandes cifras, pero no sé ver, a partir de aquí, qué se pretende, cómo se pretende que quede el sector, ni qué viabilidad tendrá el sector. Y recuerdo, como ya hicimos en la primera intervención en esta Comisión días pasados, que es un sector que no está formado sólo por la Corporación Siderúrgica Integral, que no está formado sólo por Ensidesa y Altos Hornos, sino que hay otras muchas empresas con muchos trabajadores. Por tanto, es el conjunto del sector el que debe interesarnos, no sólo, insisto, la Corporación Siderúrgica Integral. No conozco ni el contenido del plan ni si ese plan hará competitivo el sector. Eso es lo que debe preocuparnos, señor Ministro. El tema de la competitividad es un factor del trabajo admitido en los países que conformamos la Unión Europea, admitido en esta Cámara teóricamente por todos los grupos, aunque a unos, desde la oposición, les lleve a no pensar en el mismo o actuar de otra manera; otros quizás no creen tanto, pero nosotros sí creemos, nosotros somos un grupo predispuesto a entender que las cosas hay que hacerlas, nos gusten o no, porque no hacerlas es peor. Por lo tanto, estamos muy abiertos a saber qué es lo que se pretende con el plan y no conseguimos saberlo.

Rebuscando entre los datos de este documento que le comentaba, y también lo ha dicho el señor Ministro en parte, parece que en cuanto a la reducción de capacidad, hablando sólo de la Corporación Siderúrgica Integral, será de 2,3 millones de toneladas a partir del cierre del tren de laminación de Ansio, que esta reducción de capacidad vendrá compensada al alza con el millón de toneladas que se producirán en la nueva unidad compacta de Sestao. Por tanto, parece que la reducción neta de capacidad sería de 1,3 millones de toneladas. En la reducción de las ventas se habla de un millón de toneladas. Hay una reducción de capacidad de 1,3 millones; en cambio, de ventas parece que sólo un millón de toneladas, pasando de los 5,3 millones de toneladas de 1991 a 4,3 millones de toneladas en 1996. En cuanto a reducción de empleo parece que de los 24.489 trabajadores en 1991 se pasa a 14.782 en 1998, con una reducción del 40 por ciento, es decir de 9.707 personas. En los costes de reestructuración figuran unos costes sociales de 236.000 millones, que si se dividen, haciendo una simple división —tampoco es tan sofisticado el mecanismo—, por los 9.700 empleos reducidos resul-

tan 24 millones de pesetas por empleo, cifra que nos parece poco acorde con lo que son en la realidad las reducciones de empleo y el coste social que comportan. Se habla de una cancelación de deudas de 226.000 millones, pero además de una nueva cancelación de deudas por capital de 126.000 millones. Se explica que estas acciones saldrán a la venta y que hay un compromiso del Gobierno de que si no se compran en el mercado, las compraría el propio Gobierno. Sería un poco como emitir unos «papelitos» y después quedárselos uno mismo.

Nosotros no somos capaces de entender el plan financiero, quizás por nuestra poca capacidad, aunque creo que no. En definitiva no sabemos cuál es el proyecto industrial de futuro. Eso es lo que ansiosamente venimos buscando tanto en el ámbito de las sesiones de la Comisión como en cualquier otro —estamos a su disposición—, porque si cree que el marco no es éste, podemos abordarlo en el que crea que es oportuno para intentar entender un plan cuyo objetivo estoy seguro —y lo decía un interviniente hace un momento— compartiríamos todos, que es el de hacer competitivo un sector que hoy no lo es y que no tiene visos de serlo, y no estamos nada seguros que empecinarnos en intentar hacer aprobar un plan sea la solución del sector; no estamos nada seguros quizá por desconocimiento.

El señor Ministro insinuó el primer día, lo hizo también el Presidente de la Corporación Siderúrgica Integral y no exactamente de buenas formas por otra parte ante la Comisión, que se nos pide a los distintos grupos parlamentarios una gran solidaridad con el Gobierno y poco menos que no interceptemos con nuestras opiniones una negociación que en Europa es muy dura —lo sabemos— y que casi comulguemos con lo que se está pretendiendo desde el Gobierno. Estamos más que dispuestos a hacerlo, señor Ministro, a través de un mecanismo: entenderlo. No pedimos nada más. Que no se nos pida el silencio si es sobre el desconocimiento de lo que se quiere hacer. Estamos a su disposición para, con toda la razonabilidad, de la que nuestro Grupo y muchos otros grupos de la Cámara —no es exclusiva del nuestro— ha dado ya repetidas pruebas, hacer las cosas con toda la seriedad que requiere el tema, pero, insisto, no desde el desconocimiento, no desde un silencio por unos intereses de Estado que primero queremos que nos sean demostrados. Queremos saber cuál es el proyecto industrial, porque, por más que lo hemos intentado discernir en las informaciones hasta ahora dadas a la Comisión y en los documentos que se nos han facilitado al margen de la propia Comisión, no vemos cuál es el proyecto industrial de este sector, que, insisto, no está formado sólo por la Corporación Siderúrgica Integral sino por muchas otras empresas. No vemos la viabilidad no sólo de su aprobación en Europa, sino de que, una vez aprobado, sea posible llevarlo a la práctica y con éxito y que sea la solución para el sector.

Tenemos, insisto, la mejor de las disposiciones y quedamos a la espera de su información, si es posible que nos la proporcione.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Sánchez Dávila): Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Albistur.

El señor **ALBISTUR MARIN**: Muchas gracias, señor Ministro, por su comparecencia, importante por el tema que nos trae aquí, sobre el que esperamos recibir información y manifestar nuestras posiciones.

Voy a ser breve porque las preguntas que quería plantear ya han sido formuladas por el señor García Fonseca y parte por el señor Molins. Siguiendo en esa línea, tres son los temas que voy a tratar de precisar.

En primer lugar, da la sensación —y quiero utilizar este término, aunque sea así de genérico— de que la negociación del no posible cierre del tren de bandas de Ansio no ha sido llevada con la suficiente firmeza por parte de la Administración. No se trata de un tema de responsabilidades. Es una opinión planteada al actual Ministro de Industria dentro del contexto que ya le indicaba el señor García Fonseca de tratar de renegociar, si no el plan en su conjunto, algunas de sus partes. Por otra parte, también da la impresión de que mantener el tren de bandas de Ansio, mejorarlo, adecuarlo con tecnologías más modernas a las necesidades del mercado y a la calidad requerida supone revisar el plan, y esta alternativa parece que no se ha contemplado o por lo menos no se ha expuesto suficientemente.

En segundo lugar, respecto a la composición del accionariado, usted nos ha hablado de la presencia de la Corporación de la Siderurgia Integral y de posibles socios financieros. En la línea de la pregunta que le han planteado anteriormente y teniendo en cuenta, como ya se ha dicho, que uno de los factores de la reconversión podría ser la concentración, ¿se está hablando con profesionales del sector, con empresas o empresarios del sector, que han demostrado, en concreto en el País Vasco, una gran capacidad para gestionar sus propias empresas dentro de un subsector de la siderurgia y cuyas empresas hoy en día todavía tienen una discreta rentabilidad, pero rentabilidad, y no están experimentando reconversiones fuertes? ¿Se ha intentado conectar con ellos, implicarlos en el proyecto? Existe la impresión de que la gestión de Altos Hornos de Vizcaya, y de la siderurgia en general está llevada por políticos o representantes políticos más que por expertos en producción y en mercado. En el futuro plan, además de la presencia de la Corporación y de los financieros que usted ha dicho, ¿se intenta integrar a empresarios del sector?

Finalmente, en la línea de la pregunta que le formulaba el señor Molins de cuál es el proyecto industrial de futuro que quisiéramos todos conocer y respecto del que yo al menos comparto esa misma duda, me gustaría saber por usted mismo cuál es la evaluación de las consecuencias de la aplicación del plan, si es que final-

mente llega a aplicarse. Quedan incógnitas por despejar dentro de este plan, sobre todo respecto al futuro. En primer lugar estaría el impacto en el entorno. Así como el sector del automóvil tiene una repercusión en toda la industria auxiliar, en este caso concreto el impacto en el entorno industrial directo puede ser en la margen izquierda del río Nervión o en otras empresas derivadas que trabajan para Altos Hornos o para las diferentes empresas siderúrgicas. ¿Cuál va a ser realmente la capacidad de atender la demanda interna y la capacidad de competencia con el exterior? Son temas que por muchas vueltas y análisis que hemos hecho no acaban de estar definidos.

Y una última duda que nos da vueltas en la cabeza: las perspectivas de este plan. ¿Es realmente un plan con posibilidades de desarrollo, de mantener una presencia relativamente importante dentro de la siderurgia europea, o estamos abocados en los próximos cinco años a una nueva reconversión, no dependiendo solamente de la crisis o de la situación del mercado o del consumo de acero en el futuro, sino abordando unas inversiones y unos costes que nos sitúen con solidez en Europa?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Finalmente, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Sáenz.

El señor **SAENZ LORENZO**: Muchas gracias, señor Ministro, por su información y por su comparecencia.

Entramos en un viejo debate en esta Comisión. Llevamos muchos años, varias legislaturas, hablando de los planes de reconversión de la siderurgia. Algunos grupos piden más información. Yo quiero recordar que en la legislatura pasada vino aquí el Presidente del Consorcio de la Siderurgia Integral y explicó el contenido del plan. Yo creo que es bueno que esa información se vuelva a dar y se reitere todo lo que haga falta. Hubo un debate y una interpelación en Pleno respecto de este mismo tema, con propuestas de resolución. Por tanto, *no es un tema ni mucho menos desconocido*, sino que ha supuesto una serie de actuaciones. Es un elemento básico del proceso de reconversión industrial que se inicia en los años 1983 y 1984 en nuestro país con la aprobación de la ley de reconversión y que ha tenido distintas fases. Ha habido alguna fase en la cual la situación de la siderurgia europea ha sido más relajada, pero normalmente las dificultades tremendas de la siderurgia europea para competir en costes en el mercado internacional han sido una constante a lo largo de estos años y eso nos lleva a sucesivas reducciones de capacidad de la siderurgia europea que hay que pactar en el seno de la Comunidad, puesto que tienen que hacerse con ayudas públicas y de forma que esas reducciones sean equilibradas territorialmente. Esa es la situación a la que estamos abocados en la Comunidad.

En todos estos debates, señoras y señores Diputados, ha habido siempre una constante, y es la crítica de los grupos de la oposición planteando que se reduce demasiado, que había que mantener más capacidad y una mayor presencia en el sector. Yo creo que la historia está demostrando el realismo del Gobierno a la hora de afrontar estos planes. Yo no quiero recordar aquí la gran batalla política que se produjo sobre el cierre o no cierre de los Altos Hornos del Mediterráneo. Sagunto supuso una batalla política de primer orden y en esta Comisión este Grupo Parlamentario se vio solo a la hora de apoyar al Gobierno. Lo que han demostrado los hechos es que aquella decisión fue correcta y que incluso ha habido que dar pasos más allá de aquella decisión que se tomó en su momento.

Parece que hay alguna coincidencia entre todos los grupos parlamentarios al pedir al Gobierno firmeza; lo que pasa es que no se puede pedir al mismo tiempo firmeza en la negociación y que además vaya rápida, porque, evidentemente, hace falta la aprobación de la Comunidad. Yo supongo que ningún Grupo propone que nos salgamos del marco comunitario para llegar a los acuerdos, para tomar decisiones de inversión. Yo creo que tenemos que acogernos al marco comunitario, en el que hace falta la unanimidad. Nuestro Grupo piensa que el plan que se ha presentado es bueno y que está en el límite respecto de las capacidades y en el límite de lo que es admisible por la Comunidad Económica Europea, lo que se demuestra por el hecho de que haya un forcejeo negociador que dura más de un año. Yo creo que ese forcejeo significa que el Gobierno español ha presentado un plan en el límite de lo que podría ser admisible por la Comunidad Económica Europea, ha mantenido una posición de firmeza en esta negociación, negociación que solamente podrá salir adelante cuando salga la de unos cuantos más, para que no se vean favorecidos solamente los intereses españoles sino también, al unísono, los de otros países.

Nuestro Grupo lo que quiere aquí manifestar es que pensamos que el plan es bueno; que apoyamos el proceso negociador y la firmeza negociadora del Gobierno y que además pensamos que sería bueno que el tema se resolviera lo antes posible y que a lo largo de este mandato en la Comisión de la Presidencia belga pueda salir adelante. Yo creo que se han dado pasos muy significativos e importantes a lo largo de este año. Ha sido un forcejeo negociador en el cual se ha logrado que la Comisión esté sustancialmente de acuerdo con los planteamientos básicos del plan, cosa que no ocurría hace un año, que ya se ha producido y, por tanto, hay una expectativa razonable de que, en definitiva, los elementos básicos de este plan salgan adelante. Quisiera señalar que al señor García Fonseca —aunque quizás es mejor no decir los nombres— le venimos oyendo desde hace muchos años, en los sucesivos planes de reconversión, que habría que mantener más capacidad, pero

cada plan tiene que dar pasos adelante justamente en la dirección contraria de la que plantea el señor García Fonseca. Lo que nuestro Grupo quiere plantear es que pensamos que el plan es bueno, apoyamos al Gobierno en su negociación, pensamos que ha mantenido la firmeza necesaria como demuestran lógicamente los hechos y nos gustaría que se pudiera llegar a un acuerdo lo antes posible en el seno de la Comunidad, para lo cual le animamos a que siga manteniendo esa tensión negociadora como ha hecho hasta ahora.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Tiene la palabra el señor Ministro para responder a los planteamientos que ha escuchado de los distintos grupos parlamentarios.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Eguigaray Urcelay): Quiero agradecer en primer lugar a todos sin excepción sus comentarios, aunque sí me gustaría, antes de responder pormenorizadamente a todos y cada uno de los que han intervenido en este turno, expresar una cierta sorpresa por que se solicite la comparecencia del Ministro para explicar el proceso de negociaciones y después, analizando el proceso de negociaciones, se quiera que volvamos a la situación de hace dos años, a qué plan había que hacer, a si ese plan era bueno o no era bueno, o a poner en este momento dudas sobre la viabilidad, la factibilidad y la plausibilidad de ese plan.

Es obvio que podemos hacer una discusión como la que correspondía hace dos años, y naturalmente les quiero decir a todos que siempre estaré dispuesto —al Presidente se lo digo de una manera incluso formal— a que si esta Comisión no tiene un conocimiento suficiente de cuál es el contenido del plan, no obstante las explicaciones que en el pasado se dieron, las sucesivas comparecencias, los documentos que desde el Gobierno se han remitido y los que, evidentemente, se podrían todavía remitir, que se disponga lo necesario para hacer una explicación, por lo menos, de cuál es el contenido del plan, cuál es el contenido en términos técnicos, qué es lo que es posible esperar de un plan en el supuesto de que se apruebe —de este plan en concreto en el supuesto de que se apruebe— para que al menos tengamos un criterio común, pero sí tengo alguna dificultad —lo reconozco abiertamente— para hacer un proceso de discusión en el que, por un lado, se exige al Gobierno la máxima firmeza para sacar adelante este plan, no obstante algunas intervenciones que pretenden cuestionar la viabilidad, la racionalidad y la conveniencia de este plan para España.

Naturalmente el Gobierno por estas dudas no va a modificar sus posiciones, pero señoras y señores Diputados, sí les quiero decir que encuentro, desde el punto de vista de la Comisión de Industria —no lo entiendan naturalmente como una admonición—, una

cierta contradicción. El Gobierno y en este caso el humilde titular del Ministerio de Industria desearía sentirse más amparado de lo que se ha sentido en esta comparecencia en relación con la necesidad de mantener una actitud de firmeza, que es difícilmente compatible con el hecho de que la Comisión de Industria que controla el Gobierno manifieste semejantes dudas, algunas dudas o incluso serias críticas sobre la conveniencia, el futuro, o el pasado incluso, de lo que se ha venido haciendo en esta materia, en un momento en el que, les hablo con toda sinceridad —quizá con demasiada—, el problema no está en las dudas sobre el plan, sino en cuál es el proceso de negociación, la multilateralización de la negociación del plan de la siderurgia integral que se ha convertido en un proceso en el que, naturalmente, la aprobación de nuestro plan será una llave para la aprobación de todo el proceso de reestructuración de la siderurgia europea, pero en el que, naturalmente, lo mismo que decimos nosotros, esto es los españoles, dicen exactamente el resto de los países, con lo cual es bastante fácil pensar que todo se tiene que deteriorar un poco, como en este momento está sucediendo, esto es, un buen número de incertidumbres, aproximadamente doce incertidumbres en relación con las posiciones de los diferentes países, antes de que finalmente todo se pueda aprobar, porque cada uno de los países está defendiendo no solamente un proyecto europeo, sino al mismo tiempo sus propios intereses nacionales.

Realizado este desahogo que supongo que entenderán en el sentido más amable por otro lado, y espero que puedan ustedes comprender la impresión que he recibido y esto que les acabo de decir, si quiero contestar obviamente a algunas de las intervenciones de los señores Diputados.

El señor Peón, del Grupo Popular, ha manifestado no sé si una decepción o simplemente una enorme capacidad de previsión sobre lo que podía esperar de una comparecencia en la que se me solicitaba que hablara del proceso de negociación y, naturalmente, he hablado del proceso de negociación. Y decía el señor Peón: he escuchado lo que pensaba que podía escuchar. Me alegro de que tenga por lo menos esa satisfacción de que no se haya equivocado en sus pronósticos, y únicamente le quiero decir que no hay una contradicción entre lo que yo he expresado en el pasado y lo que expreso o he expresado con una gran sinceridad hoy. Yo no hice declaraciones optimistas en septiembre; por el contrario, ante los medios de comunicación y también ante esta Comisión expresé la preocupación que tenía el Gobierno por el proceso de discusión de la reestructuración de la siderurgia en Europa. ¿Qué es lo que ocurrió en septiembre que no había ocurrido en el transcurso de un año atrás? Que la Comisión, finalmente, había dado su visto bueno en líneas generales a lo que era el plan español y había reconocido una parte de los es-

fuerzos que mi antecesor y yo mismo hemos hecho para hacer factible la aprobación de este plan. Ese es un dato absolutamente significativo y es obvio que generó una expectación que no siempre va unida al conocimiento de las dificultades que todavía quedan por superar, pero es verdad que en septiembre había razones para sentirse, de alguna manera, satisfechos, porque la Comisión en ese momento es un proceso de reestructuración de la siderurgia que afecta aproximadamente a 30 millones de toneladas de acero líquido y del orden de unos 20 millones de toneladas de laminados en caliente, no tenía otra cosa que hacer, en un proceso que se había acordado que tuviera que ser de nivel europeo, que la aprobación del plan español como una vía para invitar a que otros países siguieran el precedente y para que incluso algunos de los que no estaban pendientes de ayudas de Estado produjeran también las correspondientes reducciones de capacidad.

El señor Peón decía también que el plan no satisfizo en su momento. Yo no sé si ésta es la posición que sigue manteniendo. Es posible que sea la misma posición crítica que en el pasado mantuvo, aunque ahora reconocía que hay que aprobarlo y parece que ésta es la posición del Grupo Popular, que yo le agradezco si efectivamente es así. Lo que no sé es si es compatible estar defendiendo por un lado las dudas o la inadecuación del plan, y por otro la necesidad de que hay que aprobar ese plan; plan que, repito, se afirma que no es un plan conveniente. Me parece que hay que tener cuidado con este tipo de contradicciones, con esta especie de juego a las dos bandas, porque si uno está convencido de que algo no se debe hacer, seguramente lo que tiene que hacer es criticarlo y decir que el Gobierno de España se está equivocando presentando este plan. Lo que no se puede al mismo tiempo, a medida que la opinión pública está deseosa de que se apruebe definitivamente el plan, es decir: ahora sí habría que aprobarlo, aunque el plan no nos gusta. Me temo que ahí hay alguna contradicción, señor Peón.

¿Qué podemos hacer, se plantea el señor Peón, y sobre todo qué va a hacer el Gobierno? Yo creo que algo podemos hacer entre todos: primero, desde luego, clarificar un poco cuál es el contenido del plan, y en ese sentido reitero mi invitación al Presidente, porque si fuera necesario hacerlo, sería bueno para que no habláramos de memoria o estrictamente en términos de lo que pueden ser discusiones de medios de comunicación, a veces publicaciones en esos mismos medios, muy dignas todas ellas, pero que quizá no den cuenta suficientemente de cuál es el contenido, las perspectivas, el horizonte del plan al que se refería también el representante del Grupo Catalán (Convergència i Unió). Esto podríamos hacerlo, pero me parece que estamos en un momento procedimental diferente. Estamos obviamente ante la necesidad de que todas SS. SS. y todo

el país conozca qué es lo que queremos hacer y cuáles son estas perspectivas, pero, sobre todo, ante la necesidad de aprobar un plan y un plan que se viene dilatando demasiado tiempo, y no ha sido, mi intención responsabilizar de la situación de la siderurgia en España a la Comunidad, sería bastante absurdo. La situación de la siderurgia en España, como en otros países, ha sufrido un proceso doloroso y difícil en el que, antes de entrar en la Comunidad, ya tuvimos que hacer un ajuste y una reestructuración, insuficientes a la vista de la evolución de las circunstancias del mercado en nuestro país y en el conjunto de Europa, y, por otro lado, es un proceso al que tampoco han sido ajenos otros países que estaban anteriormente en la Comunidad. Seguramente, si algo define en términos económicos la historia de Europa, es el proceso permanente de reestructuración de dos industrias, la del carbón y la del acero. Así se forma históricamente la Comunidad y el paso del tiempo no ha hecho sino reafirmar que éstos son sectores básicos, pero aquejados de cambios tecnológicos, económicos, de evoluciones de mercado, etcétera, y, en consecuencia, afectados de medidas permanentes de reestructuración. Por ello, no es en absoluto vano señalar que son dos de los sectores que están regulados por normas específicas, con derogaciones parciales de las normas generales de la competencia que, por otro lado, existen en otro tipo de sectores. Por ejemplo, esto no es el sector del automóvil sino otra cosa completamente diferente en términos de normas de competencia. ¿Qué podemos hacer? Lo que tenemos que hacer en este momento es trabajar juntos. Yo les invito a que, no obstante las diferencias que puedan legítimamente seguir manteniendo con el Gobierno, hagan en este caso alguna reflexión sobre el interés general de este país, en el que me parece que, más allá de las discrepancias, tenemos que hacer un esfuerzo conjunto por sacar este plan adelante.

Por tanto, todo no es imputable a la Comisión, pero no es menos cierto, señor Peón, que dieciocho meses, reconocida una situación difícil en el sector siderúrgico, reconocida una situación difícil en el mercado pero también en las empresas desde el punto de vista financiero, significan un enorme deterioro en esa misma posición, sobre todo cuando hay cosas que forman parte del plan que no se pueden hacer, precisamente porque no cuentan con la autorización. Entre la primera valoración de la Comisión y la segunda ha sido necesario, para actualizar los datos del plan, incluir 61.000 millones de pesetas más aproximadamente de costes, fundamentalmente de carácter financiero, que incrementa el coste del plan y que la propia Comisión reconoce en su dictamen que son el fruto del retraso en la aprobación del plan; aproximadamente 61.000 millones en los que este país hubiera debido aspirar a no incurrir, aunque en este momento ya no tiene demasiado sentido. Es verdad que esto no es algo imputable al Go-

bierno o a las empresas sino a un sistema de decisión del cual nos sentimos globalmente satisfechos, que es el de formar parte y compartir nuestra soberanía con otros países, pero que a veces lleva a estos resultados. Saben que el proceso de la aprobación de nuestro plan ha estado afectado por la coincidencia de una crisis general de la siderurgia. Cuando nosotros presentamos este plan no existía todavía la conciencia que sí tenía lugar un año después de que no se trata solamente de que los españoles tengamos un problema, sino de que casi todos los siderúrgicos europeos tienen un problema: que tuvo lugar la caída del Muro de Berlín, que ha habido un proceso de entrada de productos siderúrgicos de otros países, que ha habido una caída de los precios muy importante, que ha habido un deterioro financiero de casi todas las empresas, que una buena parte de ellas tienen pérdidas y, en definitiva, de acuerdo con los datos del informe Braun que les comentaba hace un momento, que hay un exceso de capacidad en la industria. De ahí que la pretensión inicial del Gobierno, que era que nuestro plan de aprobara en solitario, fuera una pretensión que después se confirmó demasiado optimista en este sentido, puesto que la situación general de la siderurgia en Europa forzó a que todos los países quisieran considerar los planes específicos de cada país en un marco más amplio y con una política comunitaria de reducción global de la capacidad, en la cual a todo el mundo se le quiere pedir su cuota parte y, naturalmente, tanto más a aquellos países que necesitan hacer un proceso de reestructuración con ayudas de Estado. Por tanto, no creo que aquí tengamos que hablar de un fracaso del Gobierno. Me parece que de lo que tenemos que hablar es de un orden serio. Si siguen ustedes la información de lo que viene ocurriendo en otros países, verán que Italia, Alemania u otros países que en este momento no tienen programas o dossiers específicos de ayudas de Estado tienen un serio problema con la evolución de sus siderurgias.

Yo no he dicho nunca, señor Peón, que esto sea un mero trámite, sino al contrario, siempre he hecho una afirmación responsable. Nada me gustaría más que decir, como Ministro de Industria, lo siguiente: señores Diputados, tengan ustedes la seguridad de que en el Consejo de Ministros del día 18 esto lo vamos a sacar, porque para eso tienen ustedes un Ministro que va a pelear con todas sus fuerzas. La segunda parte, lo de la pelea, lo tienen ustedes garantizado; lo que no pueden tener ustedes, salvo que quieran que les engañe, es exclusivamente una visión en términos optimistas, y al margen de la realidad de que hay no menos de siete países en este momento que tienen posiciones reticentes en relación con el problema, lo cual no significa que no se puedan aprobar los planes, sino que éste es el estado de la cuestión en este momento.

Me preguntaba después, señor Peón, por algunas de las condiciones que se han impuesto. No sé si usted pen-

saba que yo trataba de hacer algo así como un ejercicio de ocultación. Nada más lejos de mi intención. En todo caso, les supongo enterados —los documentos de la comunicación de la Comisión son documentos públicos; no tienen ustedes más que consultar el Boletín de las Comunidades Europeas— de qué es lo que dice la Comisión; no se trata de ningún acto de espionaje, sino de consultar los documentos oficiales de este país, como los de la propia Comunidad Europea, y ahí encontrarán las condiciones que la Comisión señala para que el Consejo pueda establecer un dictamen conforme y, por tanto, aprobar definitivamente el plan por unanimidad.

Para no interpretar a la Comisión, permítanme que se lo lea, y de esta forma sabrán ustedes qué dice exactamente la Comisión; insisto, no qué dice el Gobierno español, sino qué dice la Comisión. La propuesta de la Comisión, de acuerdo con la comunicación al Consejo, dice: A juicio de la Comisión, las modificaciones expuestas mejoran la relación entre la intensidad de la ayuda y el alcance de la reestructuración, relación que ahora guarda un buen equilibrio.

Este había sido —les recuerdo— el argumento formal o real que había significado el retraso en la proposición de dictamen conforme por parte de la Comisión.

Y sigue diciendo: En consecuencia, la Comisión propone que el Consejo acceda por unanimidad, con arreglo a lo previsto en el artículo 95/CECA, a que la Comisión autorice ayudas por un total de 2.817 millones de ecus, sujetas a las siguientes condiciones: a) Que todas las reducciones de capacidad sean reales e irrevocables. b) Que el tren de laminación de flejes en caliente de Ansio se cierre a más tardar dieciocho meses antes de la fecha señalada en el plan. c) Que las instalaciones cerradas no se vendan para ser utilizadas nuevamente en Europa. d) Que se pruebe que la participación mayoritaria del sector privado en la inversión de ese Estado será real, permanente e incondicional y no contará con la ayuda del Estado. Asimismo habrá de probarse que el proyecto se desvincula realmente de las ayudas al plan de reestructuración. e) Que todos los ingresos procedentes de la venta de acciones se destinen al pago de las deudas pendientes de las empresas inactivas Altos Hornos de Vizcaya y Ensidesa, tal y como se prevé en el plan de reestructuración de CSI. f) Que la nueva empresa no tenga derecho a desgravaciones fiscales por pérdidas anteriores que puedan beneficiarse de la ayuda prevista en la presente decisión. g) Que las autoridades españolas informen periódicamente a la Comisión de la situación, de manera que esta última pueda verificar que el plan se lleva a la práctica satisfactoriamente, comprendida la financiación de los costes de inversión y el proyecto de Sestao.

Esto es lo que dice la Comisión. Como saben, no ha sido todavía objeto de aprobación por el Consejo y, naturalmente, este país y este Gobierno tienen que valo-

rar si esas condiciones son aceptables, a despecho de cuáles sean las que a este Gobierno y a este país, en análisis de sus exclusivos intereses como país, les pueden interesar. Naturalmente, las que nos podían interesar y las que hemos venido defendiendo eran exactamente las que figuraban en el plan inicial, no en las modificaciones a que nos insta la Comisión.

Me pide usted firmeza y firmeza ha habido. El portavoz socialista se refería antes a ese proceso de tensión y de firmeza que, naturalmente, a veces es incompatible con el proceso de celeridad. Sin duda alguna, el Gobierno podía, hace un año y pico, haber accedido a las presiones que venían de otros países y de la propia Comisión para modificar sustancialmente las condiciones del plan; no garantizo que en ese marco se hubiera podido aprobar, pero, en todo caso, hubiera sido más probable que hace un año se hubieran podido tomar otras decisiones diferentes si este país y este Gobierno hubieran aceptado esas presiones. No las ha aceptado y, sin embargo, ha conseguido desbloquear esta discusión, es verdad que con un proceso de condiciones como el que ha planteado la Comisión.

Me preguntaba, finalmente, señor Peón, si no he entendido mal, por los problemas de la acería de Sestao. Decía que entendía, y yo se lo agradezco, la inconveniencia de hacer una pormenorización no solamente de todas las gestiones sino de todas las negociaciones que se vienen haciendo con eventuales promotores de la acería de Sestao. Espero que lo entiendan y que no sea solamente una declaración formal la que ustedes hacen. Todos los países están en este proceso, que es una lucha de intereses, no un proceso de proclamación europeísta de ninguno de los países, sino una lucha intereses, como corresponde a un tema como éste, naturalmente analizando con lupa los esfuerzos de cada país, los intereses y la mejora o empeoramiento de la posición relativa de cada una de las industrias siderúrgicas europeas. Por lo tanto, no debíamos caer en la ingenuidad de pensar que desvelar alguna información que otros no desvelan significaría precisamente un proceso de contribución a la solución; por el contrario, es una cuestión de prudencia.

En todo caso, se interesaba usted por la participación de capital extranjero. En este momento, la constitución de la sociedad que lleve a cabo la construcción y la explotación de la acería de Sestao tiene dos fases. Una primera fase, es la creación de una promotora: fase en la cual estamos y que, naturalmente, no es la última ni la que va a dar cuenta o explicar cuál es la composición definitiva del capital de esa empresa. Con esto quiero tratar de responder a otra cuestión que estaba en su planteamiento: ¿Qué hacemos con los aceristas privados en este país y hasta qué punto éste es un proceso en el que exclusivamente se contempla la participación pública? La promotora es un proceso inevitable. Espero, además, que en breves fechas pueda ser cono-

cido quiénes la componen y que inicie algunas de las cuestiones importantes que tiene que iniciar, como es, entre otras, la contratación de los hornos eléctricos de la acería de Sestao para el primer trimestre de 1994, que para cumplir el cronograma del plan debe hacerse en esa fecha, así como que se puedan empezar a tomar otro tipo de decisiones en el ámbito de lo que seguiría siendo fundamentalmente público, no la acería de Sestao, sino el resto de la sociedad que se constituirá como consecuencia de la segregación de los activos de Altos Hornos de Vizcaya y de Ensidesa. Pues bien, inicialmente estamos contemplando un proceso de participación en esa promotora de distintos agentes, pero ninguno de ellos, básicamente extranjero, salvo que pudieran tener que ver con la tecnología utilizada dentro de esa planta. En segundo lugar, no quiero de ninguna manera cerrar, sino, por el contrario, abrir las posibilidades de configuración en ese capital de la acería de Sestao de otros intereses, incluso de intereses de los que actualmente forman parte de la siderurgia privada. Con esto creo que contesto tanto a usted, como al señor Albistur, como al propio Presidente de la Comisión, en este momento no en ejercicio, al representante de Convergència i Unió. En el futuro hay que hacerlo, y lo he dicho, en este como en otros sectores, por una mayor interacción de intereses públicos y privados. Espero que puedan entender que si un grupo o un *pool* de siderúrgicos privados se asocian precisamente para crear dificultades al plan, como ha sido la práctica en el último año, para acudir a Bruselas a generar dificultades al plan y para proponer un plan que constituye un beneficio privado para ese grupo, pero que, al mismo tiempo, significa un ajuste laboral mucho más intenso y encima con unas consecuencias, desde el punto de vista industrial, mucho más dudosas y, en todo caso, un no plan en términos técnicos, el Gobierno y este Ministerio hayan sido especialmente cuidadosos en no mezclar una fase en la que lo fundamental es garantizar la puesta en marcha del plan con unos intereses que estaban jugando en contra del plan y contribuyendo, quizás en legítima defensa de sus intereses propios, a dificultar la puesta en marcha del plan de la Corporación de la Siderurgia.

Dicho esto, señor Peón, no tengo ningún inconveniente, sino todo lo contrario, en decir que me parece que en el futuro tiene que haber una mayor convergencia de intereses públicos y privados, porque va a seguir siendo necesario configurar en sucesivas fases una industria siderúrgica en nuestro país en la que no exista por un lado solamente lo público y por otro lo privado, sino que va a haber que utilizar las sinergias posibles para seguir configurando, no tanto en planos pero sí en productos largos, sinergias importantes con los aceristas privados del País Vasco, de Cataluña o de otros lugares de España.

El señor Landeta creo que insistía fundamentalmente

en las propias ideas del señor Peón. Le tengo que recordar que la idea general que usted dice que existe en Asturias es que éste es un mal plan y que incluso lo que había que hacer era retirarlo y renegociarlo. Ha recordado una decisión, que me parece que en este momento no se adoptaría en la Junta del Principado, de 30 de abril de 1992, y no sé si usted la sostiene en este momento. Me gustaría saber, definitivamente, cuál es su posición como Grupo Popular y si está en contra, no vaya a ser que cuando se apruebe resulte que usted también se apunta a la configuración de este plan que, finalmente, sirve para salvar instalaciones y crear una industria competitiva tanto en Asturias como en el País Vasco. Me gustaría —se lo digo amablemente— que no jueguen a todas las bazas a la vez: a que éste no es un buen plan pero naturalmente estamos muy contentos de que se apruebe, porque es bastante contradictorio.

No puedo aceptar, señor Landeta, que diga que España no haya negociado con firmeza, con dureza, naturalmente en el ámbito de las condiciones. Le recuerdo que no somos el único país que decide en la Comunidad, sino que, además de nosotros, hay solamente once más. En cambio, le quiero decir, en relación con un argumento que le ha parecido que podía volverse contra mí o contra el Gobierno, que nuestra reducción de capacidad, la reducción a que instamos en el plan y que producimos, no es algo sobre lo que saquemos el pecho especialmente sino que lo hacemos no porque esto signifique una mayor facilidad para la aprobación del plan en Europa. Le recuerdo que hay muchos que quisieran que hiciéramos muchas más reducciones de capacidad y que, teniendo que pasar por las horcas caudinas de la aprobación unánime del Consejo, algunos podrían tener el deseo de que redujéramos más la capacidad, lo cual tampoco le agradaría al señor García Fonseca. No es eso lo que estamos haciendo. Si lo hemos planteado así es porque creemos que ésa es la reducción de capacidad compatible con la competitividad del plan y de nuestra siderurgia integral. Por eso lo hemos hecho. Esto es lo que les pareció no solamente a quienes lo confeccionaron desde la Corporación Siderúrgica, sino a los analistas independientes que contrató conjuntamente el Gobierno con la Comisión y a los que, no tan conjuntamente con el Gobierno, sino por decisión unilateral de la Comisión, se les hizo evaluar el plan. Estos llegaron unánimemente a la conclusión de que era un buen plan, desde el punto de vista técnico, que podría conducir —estoy hablando del momento en que se presentó— a la puesta en rentabilidad o a la viabilidad garantizada de la siderurgia para el año 1996, si se cumplían las perspectivas de evolución de demanda que había en ese momento. Por lo tanto, ni técnica ni industrial ni financieramente mereció objeciones, sino, por el contrario, plácemes en el sentido de que, de todas las alternativas posibles, ésta era precisamente la más plausible, la más adecuada.

Por lo tanto, sé por lo menos tan bien como usted, señor Landeta, que hay incertidumbres en este momento. Me parece que tenemos una principal incertidumbre que es en qué momento se pone en marcha definitivamente el plan. Eso significará no solamente la generación de una expectativa sino, al mismo tiempo, la posibilidad de adoptar un buen número de decisiones industriales, financieras, laborales, etcétera, que están todavía pendientes de ser adoptadas aun cuando el horizonte es conocido para todo el mundo, pero éste es el momento del disparo, por así decirlo, de salida. Eso no significa que no se estén haciendo ya cosas, pero es obvio que con la limitación que significaría la no aprobación por parte de la Comunidad.

La eliminación de esa incertidumbre es, por tanto, un factor, un elemento fundamental del interés nacional de España, a juicio del Gobierno, clave también para evitar el deterioro financiero adicional de las empresas del sector siderúrgico y naturalmente clave para hacer posible una siderurgia competitiva en nuestro país en los próximos años, sin pensar —quizá en algunas de las intervenciones latía la idea— que tenemos capacidad para prever el horizonte de los próximos cinco o diez años con absoluta exactitud y que lo que hoy hacemos no exigirá algún tipo de modificación en el futuro. No hay ningún plan, ninguna previsión, nada que garantice que en el futuro no tengamos que seguir reconsiderando en la siderurgia, como en cualquier otra empresa, adaptaciones al mundo en que vivimos.

El señor García Fonseca ha hecho una intervención a la que, en parte, yo creo que he contestado. Tengo la sensación, señor García Fonseca, a juzgar por la última frase de su intervención al decir que si esto fracasa cae sobre nosotros, que usted está en la más rotunda de las contradicciones. Si esto fracasa cae sobre nosotros, pero si no fracasa es posible que usted tenga éxito, porque usted está defendiendo que éste es un mal plan y me gustaría que usted salga de esa contradicción, pero no porque salga usted de ella, sino porque eso contribuye a generar un ambiente diferente.

No creo que se puedan defender dos cosas contradictorias a la vez; desde luego yo no trato de defender dos cosas contradictorias a la vez. Si usted está convencido de que el interés de España en este momento es defender no solamente la capacidad que está incluida en el plan, sino incluso un aumento de capacidad de producción, defiéndalo. Me temo que se va a quedar más solo que la una, señor García Fonseca, pero no en España, en Europa, porque en el conjunto de Europa no se está contemplando eso en ningún país y vamos exactamente en la dirección contraria. Ahora bien, si usted cree que eso es lo que tiene que defender, defiéndalo.

Naturalmente yo estoy dispuesto con absoluta humildad —no soy un técnico del sector siderúrgico— a aceptar bastantes lecciones sobre cómo se produce un plan, cuál tiene que ser el tamaño de los laminados, la an-

chura de las planchas y todo lo que definitivamente garantizaría la competitividad de nuestra siderurgia.

Es posible que tenga usted razón. Si usted la tiene, seguramente la va a tener frente a otra mucha gente, gente que a mí me merece, desde luego, bastante respeto técnico, económico y político.

En todo caso acepto que pueda usted tener una parte de razón, pero no me diga usted que todo es negociable en la Comunidad. Es negociable, sí, pero ello no quiere decir que cuando uno quiera negociar todo (por ejemplo, un aumento de capacidad o una modificación del plan en el sentido que usted parece propugna) yo pudiera aconsejar al Gobierno que entablase una negociación. Me temo que sería apostar (no sé si eso es lo que usted desea, supongo que no, no lo considero tan mal intencionado) por un fracaso rotundo y por una imagen de absoluta falta de seriedad de este país.

No sé si otros países están dispuestos o en el pasado han hecho —digamos— algunas prácticas no especialmente ortodoxas en el sentido de cumplimiento de las condiciones europeas. No aspiro a que este país sea un país que diga una cosa y quiera hacer una cosa diferente, tampoco en industria ni, por supuesto, en siderurgia.

No trato de ser ingenuo en este mundo y, desde luego, trato de que, en el marco de las limitaciones que impone la Comisión, juguemos nuestro propio juego y defendamos nuestros propios intereses, pero es obvio que no tengo ninguna intención de hacer un planteamiento distinto de modificación del plan en el sentido que usted propugna y, muchísimo menos, de condicionar algunas de las instalaciones que a usted la parecen especialmente poco adecuadas, como es la miniacería de Sestao que, por cierto, es la que suscita más reticencias en este momento en una parte de nuestros competidores europeos y, desde luego, no por falta de rentabilidad sino seguramente por las posibilidades de una rentabilidad y de una tecnología moderna dentro del sector siderúrgico.

Usted ha dicho cosas que yo no puedo compartir, algunas en sentido contrario a las que decía el señor Peón, lo cual no es nada extraño. A propósito de la miniacería decía que no es rentable ni viable y citaba usted al Presidente de Siderinsa. El señor Peón, por el contrario, parecía defender a Siderinsa y no sé si a su Presidente en concreto o, en todo caso, a las industrias ahí agrupadas que parece estaban expresando un gran interés por entrar en la miniacería. Por tanto, me parece que hay dos disposiciones en las cuales no quiero entrar. Digo lo que pienso y me parece que son bastante contradictorias.

Nunca es tarde para revisar, sin duda alguna, pero yo creo que es muy tarde para revisar cosas que nunca se han compartido; yo no las comparto con usted, no las he compartido en el pasado ni las comparto ahora. Me gustaría, sin embargo, señor García Fonseca, que,

con independencia de sus dudas técnicas, con independencia de algunos planteamientos que sin duda deben ser tomados en consideración, más allá de esta actitud de que lo que hay que hacer es echarlo todo por la borda y ponerse a hacer una cosa diferente, pudiéramos recorrer juntos por lo menos una parte del camino. Recorrer juntos una parte del camino significa en este momento poner el énfasis en aquello que es posible, y es posible aprobar el plan; hacerlo viable, y es posible hacerlo viable; garantizar el futuro de la siderurgia en Asturias y en el País Vasco en estas condiciones y, sobre todo, garantizar que vamos a tener una siderurgia en nuestro país respetable, más respetable en términos económicos de lo que lo ha sido en el pasado.

Señor Molins, creo que en parte mi primera intervención casi estaba sugerida por sus comentarios. Yo se lo agradezco. Sé que su grupo, igual que los demás grupos, está queriendo mantener una actitud responsable en este tema. Lo digo porque en sus palabras decía que querían expresar una solidaridad con las actitudes del Gobierno en un tema que es difícil, que es complicado para este país en su conjunto, para el Gobierno en particular, pero me rogaba que no se les pidiera el silencio o la falta de conocimiento sobre el contenido del Plan.

Creo que no sería hoy el momento adecuado para hacer un análisis otra vez de todos los planteamientos técnicos, los parámetros fundamentales, el porqué se han tomado determinadas opciones dentro del plan. Sí le quiero reiterar que me parece especialmente útil que haya un conocimiento lo más amplio posible de qué significa el plan, no solamente en cuanto a las dificultades de la negociación, sino en cuanto a cuáles son las previsiones en todo tipo de términos y especialmente en algo por lo que usted se ha interesado y que coincide, por lo menos en parte, con lo que yo pienso.

No creo que debamos aspirar a que la industria siderúrgica en el futuro sea solamente una industria mayoritariamente pública. Nada me agradaría más que crear condiciones para que el sector público pueda ser un partícipe de la industria siderúrgica, pero no el único partícipe.

Creo que como consecuencia de exigencias del plan y si sale todo bien —como espero— se puede producir en la acería de Sestao el avance en la participación de intereses públicos y de intereses eventualmente privados es un modelo que no debiéramos rechazar y ciertamente hay un proceso de reconfiguración de la competencia, también dentro del sector siderúrgico, que forma parte de una etapa posterior a la aprobación del plan. Por tanto, eso está contemplado. Estamos en conversaciones para avanzar en esa dirección, naturalmente dentro de las limitaciones que impone ya que es difícil en este momento, cuando por un lado se tiene la incertidumbre de la propia aprobación del plan, encima dar la razón o atender a intereses de quienes es-

tán tratando o han tratado, por lo menos, de hacer inviable el plan. Esto no significa naturalmente una posición definitiva, significa que, puesto en marcha el plan, tendremos que ver de qué manera es posible producir mayores alianzas de intereses, mayores sinergias también con el sector privado.

Quiero ofrecerme en todo caso, señor Molins, a aportarle personalmente, o si quieren colectivamente a toda la Comisión, la documentación que les parezca oportuno recibir sobre el contenido del plan y todos los documentos que en este momento están contemplándose, con independencia de una posible comparecencia en la que podamos hacer lo que ya se hizo hace algo más de un año, que es explicar el contenido y la lógica técnica, económica, financiera y política, si cabe, del plan.

El señor Albistur se planteaba algunas cuestiones que en parte han ido saliendo, como por ejemplo el tren de Ansio. Creo, señor Albistur —me consta— que usted conoce bastante bien cómo se producen las discusiones en el ámbito europeo y en qué consiste mantener una posición de firmeza y, a la vez, mantener también una posición de realismo. Por decirlo de una manera más clara, cabe la postura numantina y uno podría decir que salvo que el plan se apruebe en las condiciones en que fue inicialmente aceptado, el Gobierno no va a ofrecer ningún factor de flexibilidad. Eso cabe y cabe que el Gobierno mantuviera esa actitud, pero no es una actitud que yo recomendaría al Gobierno, pues me parece que esa actitud conduciría finalmente al fracaso.

Le recuerdo, señor Albistur, algo que ocurrió en la última reunión del Consejo de Ministros y que alguna vez he dicho en público con la discreción necesaria, pero creo que los miembros de la Comisión lo deben saber. No citaré el país, pero un Ministro de uno de los países de la Comunidad, cuando se habló del plan de la CSI, exigió no ya el adelantamiento del cierre del tren de bandas en caliente de Ansio, sino el cierre de ese tren inmediato con fecha del último Consejo de Ministros. Es una posición que interesa a todos quienes están defendiendo sus propios intereses siderúrgicos de país. Significa que este país tendría que importar eventualmente más laminados y que, en consecuencia, podría tener un marco mayor para su propio mercado. No es, obviamente, una cuestión que el Gobierno vaya a defender ni vaya a aceptar. Incluso le diré y reiteraré algo que he dicho ya en repetidas ocasiones: el Gobierno no ha aceptado el adelantamiento de cierre del tren de bandas en caliente de Ansio, y el Gobierno tiene la intención de seguir batallando para que se mantengan en los términos anteriores. Honestamente, creo que no podría decirles, sin embargo, que tenga la seguridad de que esa posición, si queremos que el plan se apruebe, pueda ser llevada hasta el final; pero, déjenme, por lo menos, el margen de libertad para seguir luchando hasta donde sea posible. Sé que eso genera algunos proble-

mas derivados, naturalmente, del solape entre cierre y apertura de instalaciones, que se están contemplando en términos técnicos para minimizar, en el peor de los casos, los impactos, sin haber aceptado la mayor, que es el dictamen de la Comisión, por un lado, que está en esos términos, pero que no significa un compromiso previo del Gobierno con la Comisión en esa dirección.

Creo que le he contestado ya, señor Albistur, en mis referencias al posible proceso de concentración de productores y a posibles alianzas con el sector privado. Pienso que ése es un problema que es necesario analizar y hacerlo con alguna calma después del proceso de aprobación del plan. Se está hablando con siderúrgicos privados, se viene hablando desde hace mucho tiempo, con unos con más facilidad, con otros, obviamente, con menos facilidad, dependiendo de sus propias posiciones e intereses y, naturalmente, del hecho de que también son competidores.

Me parece que usted hacía una pregunta que a mí me parece relevante; creo que, responsablemente, cualquier Gobierno la tiene que hacer. Cuando se hizo la reconversión del sector en siderúrgico, en los años 1975 y 1980, naturalmente, España todavía no formaba parte de la Comunidad. Tuvimos que hacer esa parte de reconversión en solitario, sin las ayudas que tuvieron otros países de la Comunidad para hacer sus reconversiones. Ahora estamos dentro de la Comunidad, exigimos un apoyo al proceso de reconversión comunitaria del que algunos países se beneficiaron en el pasado, con ayudas importantes. Lo que ningún Gobierno y nadie puede decir, a la vista de la evolución de la industria siderúrgica en el mundo, es que dentro de unos años no tengamos también que adoptar nuevas medidas, como las que están adoptando los franceses, pero también los británicos y los alemanes, y no son precisamente de los que tengan industrias siderúrgicas menos eficientes. Por tanto, éste es un proceso en el que se abren nuevas expectativas, se quieren crear condiciones para la consolidación de una industria siderúrgica competitiva en los términos establecidos en el plan que, naturalmente, no cierra el futuro y nadie puede excluir que lo que ocurrió hace unos años no tenga que ocurrir también ahora.

Agradezco, finalmente, al señor Sáenz, con quien me une la mayor de las sintonías, su valoración de los esfuerzos que el Gobierno está haciendo en relación con el plan. Creo que tiene razón el representante del Grupo Socialista y ya lo recordaba yo también. El plan no es un gran desconocido sino, por el contrario, es un plan que ha sido ampliamente publicitado, comentado, analizado, también dentro de esta Cámara. Sin perjuicio de la necesidad de que tengamos que poner al día algunos de los elementos y de su significación, le agradezco el impagable impulso que significa la solidaridad del Grupo Socialista a esa tarea, que tiene que ser la de la firmeza, la de la tensión, pero, al mismo tiempo,

con la mira puesta en que el plan, finalmente, salga adelante, como espero acabará por ocurrir dentro de este año.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Muchas gracias, señor Ministro por su intervención y, en especial, por esa oferta de plena disponibilidad para contribuir a que el conocimiento del plan por parte de los grupos sea el máximo posible en esa actualización que usted ha suscitado en el último momento. En la junta de la Mesa y de portavoces de esta Comisión ya veremos la manera en que podamos hacer más eficaz ese incremento de información en el que estamos seguros que, tanto por su parte como por la de todos los grupos, cualquier esfuerzo es del máximo interés.

Vamos ahora a hacer un respeto a la tradición de esta Comisión y, en consecuencia —como se decía siempre dentro de esa tradición— voy a abrir un turno excepcional de portavoces, y estoy seguro de que estos portavoces también respetarán la tradición de que ese turno sea tan lacónico como para permitir, en un par de minutos, que esas precisiones o esos complementos de información a requerir del señor Ministro, sean expresados por los portavoces.

En consecuencia, por el Grupo parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Peón

El señor **PEON TORRE**: Señor Presidente, procurando ceñirnos al tiempo que se nos facilita, quiero dar las gracias también al señor Ministro por las aclaraciones que realiza a nuestra intervención y a la de los demás grupos y decirle que no estamos de acuerdo con algunas de las manifestaciones y valoraciones que realiza.

En primer lugar, le diré que yo no me alegro de haber acertado en lo que esperaba iba a ser cierta rectificación ante la opinión pública de unas expectativas, quizás excesivamente optimistas, en el mes de septiembre. Lo lamento; me hubiera gustado que hubiera sido de otra forma.

En segundo lugar, no hay contradicción en la posición que mantiene el Partido Popular. Usted, con habilidad dialéctica, pretende hacernos a nosotros ahora coautores del plan; pero no es así. Nosotros hemos dicho al principio de nuestra intervención que pedíamos firmeza al Gobierno y celeridad en la aprobación del plan, pero del plan que ha elaborado y presentado el Gobierno, que no es el nuestro. Ya hicimos en su día las matizaciones y la crítica al plan presentado por el Gobierno; pero no es óbice para que, en el trámite en el que nos encontramos ahora, exijamos del Gobierno la máxima celeridad en que se cumpla su propio plan. En ese sentido, le exigimos también la máxima firmeza para que haga valer las condiciones y los fundamentos que tiene el Gobierno para entender que su plan es viable, pero no nos haga a nosotros corresponsables del plan puesto que han sido ustedes los que lo han elabo-

rado y los que lo han presentado ante la Comisión Europea, con todas las críticas que el Partido Popular ya hizo en su día al contenido concreto de ese plan.

En tercer lugar, hay que decir que la situación de la siderurgia en España es mala. También ha reconocido que no se debe, lógicamente, toda ella, toda la situación al retraso en el plan. Dice también que como en toda Europa. En toda Europa es mala, pero bastante menos mala que aquí. El otro día en esta misma Comisión se hacía referencia a las cifras de pérdidas de unas y otras empresas en Europa. En España, de cada 100 pesetas, 43 eran pérdidas y en otras empresas europeas, la que más perdía era una holandesa, que de cada 100 pesetas perdía 7,8. La situación, por tanto, no es idéntica. Aquí ha habido unos problemas concretos, específicos de la economía española y, entre ellos, a nuestro entender, de forma clara, la política gubernamental, que nos ha hecho ir peor que en otros sitios.

En cuanto a las condiciones que impone la Comisión, yo sigo sin ver por su parte, señor Ministro, una valoración clara de si aceptan o no las condiciones, porque ha dicho textualmente: El Gobierno tiene que valorar si son aceptables. Pero, ¿hasta cuándo va a estar valorándolo? ¿No lo ha valorado ya? ¿No podemos saber si el Gobierno tiene una opinión clara sobre esas condiciones? Usted dice: Yo no voy a recomendar que se acepte el adelanto del cierre de la fábrica de Ansio, pero tampoco puedo creer que vaya a ser posible mantener eso si pone en riesgo de fracaso el propio plan. Pero es que el problema es que aceptar el adelanto del cierre de la fábrica de Ansio igual es un fracaso ya del plan. Eso es lo que ustedes tienen que valorar como Gobierno.

Desde luego hay voces en el sector privado que dicen que sería un suicidio pasar por ese adelanto de la fábrica de Ansio por el peligro que supondría de pérdida de mercado en tanto se termina la construcción de la nueva instalación de la miniacería de Sestao. Pero eso lo tienen que valorar; deben valorar si aceptar esa condición puede suponer en sí misma un fracaso o una pérdida de posibilidades de viabilidad muy importante. Eso es lo que tienen que valorar, pero tienen que decirlo ya, no van a estar valorándolo hasta el día 17 de noviembre. Tendríamos que saber ya si el Gobierno lo ha valorado y en qué sentido lo ha hecho.

En cuanto al problema concreto de la incidencia de capital privado —y terminando— nos parece bien que se exponga que hay que tener reservas y le aceptamos su agradecimiento por nuestro compromiso en ese sentido, pero nos gustaría que fuera con todos, porque en ocasiones algunos Diputados y alcaldes de su partido tienen esa información y los demás no la tenemos. Nos gustaría que esa reserva, que quizás pueda ser necesaria, sea extensible a todos o en cualquier caso la confidencialidad sea también extensible a todos.

Nosotros no vamos a defender a Siderinsa ni los in-

tereses privados de Siderinsa, no es eso, ni tampoco entramos en contradicción con lo que manifiesta el representante de Izquierda Unida cuando decimos que hay una preocupación en el sector siderúrgico español por la situación global de dicho sector y porque también debe implicarse a ese sector privado en lo que es la miniacera de Sestao. Esa miniacera debe contar con mayoría de capital privado, como ya todos sabemos; pero eso es una cosa y otra cosa es decir que la patronal o el sector siderúrgico privado está yendo en contra de los intereses del Gobierno y casi de España. No es eso. El problema es que ustedes no contaron con el sector siderúrgico español privado para elaborar el plan. Ese es el problema, ese es el quid de la cuestión y por eso luego han tenido que ir a Europa a decir lo que les parecía mal del plan, pero no pongamos ahora como malos de la película a los empresarios españoles que también defienden los intereses de los españoles y crean riqueza en España en ese sector concreto. Parece que aquí siempre hay que buscar un malo fuera de la responsabilidad del Gobierno, sin ver los errores propios del Gobierno en esa cuestión.

Termino con el problema de Siderinsa y con lo que ya antes le había insistido, debe contarse con el sector siderúrgico privado, porque sin ellos es imposible garantizar viabilidad al sector siderúrgico español, y concretamente a la miniacera de Sestao menos todavía cuando tiene que tener mayoría de capital privado. Entonces esos rifirrafes que hayan podido tener con el sector siderúrgico español por el bien de todos esperamos que desaparezcan y haya lugar a un nuevo clima de relaciones para que sea posible, como usted ha dicho, sumar las fuerzas de todos en función del cumplimiento de su propio plan, señor Ministro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): El señor García Fonseca tiene la palabra.

El señor **GARCIA FONSECA**: Señor Ministro, una vez más usted utiliza una argucia que me parece había que desterrar de los hábitos parlamentarios, y es responder y refutar obviamente con más facilidad aquello que uno no ha dicho. Usted empieza diciendo que terminé diciendo que si esto fracasara caería sobre nosotros, etcétera. Cuando digo fracasara —y usted no me ha atendido— en ningún momento me refería al plan concreto que ustedes han presentado. Obviamente en el contexto que lo dije era ante algunos gestos que hacía usted sobre la colaboración de mi grupo si se modificara en algunos aspectos sustanciales este plan y usted hacía gestos de duda sobre la lealtad y sinceridad de la colaboración de mi grupo en ese caso.

Contradicción, señor Ministro, por nuestra parte creo que ninguna. Nunca hemos defendido este plan y no nos convence; por tanto, no estamos de acuerdo con este plan, señor Ministro. Creemos que para asegurar un plan de futuro es necesario hacer modificaciones sus-

tanciales. Si se puede hablar de contradicciones sería, en todo caso, en cosas que usted dijo, porque al final usted decía que no hay ningún plan que no pueda exigir nuevas adaptaciones en el futuro. Si esto es así —y efectivamente es así—, si un plan aprobado puede ser modificado en el futuro, ¿con qué lógica niega usted a mi grupo que se puedan introducir modificaciones antes de que sea aprobado el plan?

Por otra parte, no acabo de entender su posición. Usted de las condiciones que plantea aquí la Comisión —al principio dijo algunas y al final las leyó todas— dice que esas son, y lo subrayó siempre, las condiciones de la Comisión, y no significa un compromiso del Gobierno, dijo usted literalmente. En todo caso, aclárelo, porque de haber alguna contradicción puede haberla ahí en ustedes, que nadan y guardan la ropa.

Vamos a ver, lo que plantea mi grupo, señor Ministro, en cuanto a la capacidad, y no se salga usted de nuevo por los cerros de Ubeda, que estoy hablando desde los montes de Asturias. No decimos que se incremente esa capacidad, sino una alternativa: que se defienda la actual capacidad (que además hay argumentos comparativos de sobra para poder hacerlo y podía dar datos, pero no tengo tiempo, pero usted me admitirá que los hay, serán discutibles, pero los hay y bastante sólidos) o, en todo caso y si se reduce la capacidad, desde luego no se puede reducir el 25 por ciento como dice el informe Braun al menos en la respuesta que ustedes me han dado por escrito de que las capacidades detectadas e inmediatamente a cerrar o las que se cerrarán antes de 1997 al 25 por ciento son de las nuestras. Eso dicen en respuesta a una pregunta mía por escrito. Si ustedes reducen capacidad y si hacen este «mix» y este plan industrial, se junta el hambre con las ganas de comer, señor Ministro. Es decir, estando ya en el plan reducida la capacidad en el límite de tal capacidad de subsistir —y eso lo admitía el Ministro anterior, que era una situación límite, aunque sostenible— se podrá sostener si se dan otras condiciones: si se da un plan industrial adecuado y si se da una gestión adecuada y ambas cosas son las que mi grupo pone en cuestión.

Señor Ministro, no son cuestiones de tecnología raras y complejas. Yo le digo que es absolutamente incomprensible y difícilmente defendible en Europa, que teniendo ustedes una instalación y por tanto una intensidad infrautilizada de capital, como es la LD-III, que gasten menos en utilizarla produciendo a más bajo coste y más calidad y en cambio opten ustedes por una alternativa más cara y peor. Esto usted lo podrá discutir, pero no es ningún arcano tecnológico que se pueda escapar a esta Cámara.

Nosotros, señor Ministro, decimos: una de dos, si ustedes reducen la capacidad reduzcanla menos, aunque no habría por qué reducirla. Segundo, si la reducen, tienen que cambiar el plan industrial en el aspecto estrictamente siderúrgico y en el «mix» de productos de la

Corporación Siderúrgica Integral. Con el actual «mix» y reduciendo la capacidad, señor Ministro, este plan no tiene futuro, dentro de cuatro años estamos en las mismas y esto es lo que mi grupo no puede aceptar. En esto, señor Ministro, entiéndalo como usted lo quiera entender, nosotros creemos que al menos somos coherentes; digo que al menos porque creemos que desde el punto de vista de la racionalidad técnica y de los intereses generales desde luego lo que planteamos es bastante más sólido que lo de ustedes.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): El señor Molins tiene la palabra.

El señor **MOLINS AMAT**: Muy brevemente, una pequeña respuesta al desahogo del señor Ministro del principio. Pues de desahogo han sido sus palabras.

Ha utilizado el señor Ministro una técnica, que es la del tótum revolútum, de acernos decir a todos lo que ha dicho uno y se quejaba de la incongruencia de pedir la defensa de un plan y luego discutirlo. Después en su intervención se ha visto la verdad, y la verdad es que unos defienden el plan y otros piden firmeza en la negociación, y en eso no hay contradicción, es decir, puede haber contradicción si fueran sumables los componentes de esta Comisión que no lo son, señor Ministro, y usted lo sabe. Esa técnica del tótum revolútum que todos hemos utilizado y que en algunos momentos puede ser de gran utilidad, lo es sobre todo cuanto se tiene mayoría absoluta, pero no lo es tanto cuando no se tiene, señor Ministro, porque lo que hay que buscar es acuerdos con todas las fuerzas; no sólo con algunas y para conformar a una mayoría, sino con todas, señor Ministro.

Ya se lo hemos dicho, no conocemos el plan y no somos, por tanto, capaces de juzgar si es bueno o es malo. Hay otros que quizás lo pueden juzgar, pero no hemos sido capaces de conocer el plan porque no hemos sido capaces de que nos lo expliquen aunque lo hemos pedido, señor Ministro, y usted lo sabe.

No conocemos cómo se está debatiendo hoy el plan y, sobre todo, lo que no conocemos es el proyecto industrial de futuro que con ese plan se puede conformar; ni la viabilidad de futuro del resultado que la aplicación de ese plan da en el sector. Entre otras cosas porque insisto en lo que le dije al principio —y se ha dicho aquí también por otros Grupos— es un plan que sólo afecta a la siderurgia integral en manos públicas y deja de lado me parece que son 6.000 empleos en manos privadas en el sector, 24.000 en manos públicas, 6.000 en manos privadas. Los intereses y los beneficios de los privados creo que también debería ser nuestro interés defenderlos, pero seguro que lo que sí debe ser nuestro interés defensor son los 6.000 puestos de trabajo privados por lo menos tanto como 6.000 públicos.

El señor Ministro en su intervención ha dado cierto

palo, probablemente quizá merecido, a los privados. Si los privados se asocian para boicotear el plan, el Gobierno debe ser muy duro con esa posición, me parece que ha dicho más o menos textualmente. Como sabe el señor Ministro, mi intervención tiene una antigüedad de tres meses en este tema. Lo que sí le puedo decir es que si los privados han sido tratados durante los dos años que se lleva negociando el plan como lo han sido en presencia mía en estos últimos tres meses, no me extraña su actitud, señor Ministro. Creo que deberíamos intentar precisamente acabar con esa situación.

Usted sabe, señor Ministro, que yo me interesé por una situación que acaba como la pescadilla que se muerde la cola. Desde el Ministerio no se negocia, ni se habla con los privados porque desde el Ministerio se está quejoso, probablemente —insisto— con razón, porque los privados han acudido a Bruselas y han boicoteado el plan de Bruselas.

Eso, por interés de todos, hay que romperlo y usted sabe, señor Ministro, que yo personalmente he intentado romperlo, con un éxito perfectamente descriptible. Le puedo decir que, por mi vivencia personal —insisto en lo que he dicho antes—, que si a los privados se les ha tratado durante estos dos años de negociación del plan en la forma que yo he vivido cómo se les ha tratado durante estos últimos tres meses, no me extraña su actitud y así no arreglaremos nada.

Quiero acabar como antes. Nuestro grupo tiene el máximo interés en conseguir la aprobación de un plan en Bruselas que sea la solución del sector y quiere ser defensor convencido del plan que el Gobierno tiene presentado ante Bruselas para conseguir el objetivo de sanear el sector y hacerlo viable en el futuro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): El señor Ministro tiene la palabra para cerrar el debate sobre este tema.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Eguiagaray Urcelay): Con brevedad ya, porque me parece que está casi todo dicho y por lo menos mis posiciones creo que han sido también bastante bien reflejadas, incluso en las réplicas, en este turno excepcional de todos los portavoces. Únicamente por clarificar, porque yo creo que no tiene mucho sentido entretenernos en aspectos dialécticos.

Señor Peón, nunca les he considerado coautores del plan, no lo han sido, ni en este momento manifiestan voluntad de serlo. Podría ser una opción sumarse a un proyecto que puede tener interés, pero en todo caso quieren mantener ustedes su reserva y su crítica no sólo sobre el pasado, sino eventualmente también sobre la incertidumbre en este momento. En fin, es una opción libre y en todo caso no es mi intención señalarles como lo que no son.

Me pide máxima firmeza. Sabe que no me va a dar

lecciones sobre la firmeza en la defensa de los intereses de España, pero en todo caso es bueno y me agrada recibir de su parte, como representante del grupo mayoritario de la oposición de esta Cámara, una indicación en ese sentido que no hace sino fortalecer también las propias posiciones del Gobierno, con independencia de que el Gobierno esté manteniendo ya por sí mismo estas mismas posiciones.

No he hecho más que reconocer algo que es bastante evidente y que no merecería siquiera un minuto de discusión. Es obvio que los problemas del sector siderúrgico no tienen solamente que ver con el deterioro producido por el retraso en la aprobación del plan. Por decirlo, volviendo a los orígenes, no hubiera habido un plan del sector siderúrgico si no se hubiera producido una situación de deterioro derivada de muchísimas cosas: de nuestra propia estructura industrial, de las deficiencias, etcétera, y de la necesidad de adaptarse al futuro. Por tanto, es algo que va de suyo.

Me pide finalmente que haga algo así como una especie de clarificación sobre cuál es la posición del Gobierno en relación con las condiciones de la Comisión. Tengo el máximo interés en dejar los temas claros, lo que pasa es que a veces uno tiene la sensación de que le quieren hacer partícipe de algo a lo que tal vez uno esté forzado, pero que en todo caso no forma parte de las posiciones del Gobierno. La Comisión ha establecido unas condiciones para dar ella su dictamen y solicitar el dictamen conforme del Consejo de Ministros. El Gobierno hubiera deseado que dentro de esas condiciones no se estableciera y, se lo digo con toda sinceridad, no estaba dentro del plan, que la acería de Sestao se constituyera con mayoría de capital privado. Es más, hemos mantenido algunas dudas sobre la razonabilidad de exigir a la empresa pública, una empresa que pretende funcionar en condiciones de mercado, condiciones distintas de las que se pueden exigir a otro tipo de empresas solamente por el hecho de la titularidad jurídica. No olvide que el Tratado de Roma no autoriza la discriminación entre empresas por razón de su forma societaria, si son públicas o privadas y, por tanto, en ese sentido, hemos tenido alguna diferencia con la Comisión en el pasado. En todo caso, no es algo que nos parezca especialmente negativo, sino que puede ser perfectamente positivo en la línea de futuro. En cambio, sí tenemos una clara actitud contraria a la exigencia de adelantamiento del cierre de Ansio, que no hace sino incomodar, hacer más difícil, encarecer y crear algunos problemas.

La posición del Gobierno que usted me plantea no puede ser más diáfana y más clara y lo que el Gobierno tiene que valorar, lo mismo que este país en su conjunto, es sí, con independencia de su voluntad por seguir manteniendo el plan en los términos anteriormente planteados y después de producido el dictamen y la opinión de la Comisión, será posible modificar esas

exigencias de la misma o si el Gobierno tendría que adoptar una actitud numantina en ese sentido, que tal vez produjera, como resultado, alguna dificultad adicional para la aprobación del plan.

Esta es la posición clara. Lo que yo no voy a mantener es una posición que no es la mía, que es la de la Comisión, no la del Gobierno, para que las cosas estén claras, siendo y expresando mi voluntad y la del Gobierno a seguir todavía discutiendo este problema con independencia del resultado final.

No tenga usted temor, señor Peón, por disponer de menos información —se ha referido usted— que algunos alcaldes de mi propio partido o algunas otras personas, miembros de distintos grupos parlamentarios. Tiene usted la misma información que los alcaldes de mi partido y los representantes de otros grupos parlamentarios. No tienen más información que la que honestamente he dado en esta Comisión sobre el proceso de configuración de la promotora y las intenciones de cara al futuro. Por tanto, no me gustaría que sobre ese tema se especulara. Tendría usted toda la razón del mundo para exigir al Gobierno tener la misma información que tienen otros grupos parlamentarios.

Únicamente diré algo que me parece un error de concepto, señor Peón. Usted hace una defensa, legítima por otro lado, de los intereses del sector privado de la siderurgia, que a mí me importan tanto o más que a usted porque soy el Ministro de la industria, no de la pública, sino de la industria y de la industria siderúrgica también privada, pero creo que hay un error de concepto en su apreciación. Esto de decir que no se contó con el sector privado para elaborar el plan es simplemente ignorar, señor Peón, que estábamos hablando del plan de la siderurgia integral, y da la casualidad que toda ella estaba en manos del sector público. Si hubiera habido un conjunto de empresas siderúrgicas aquejadas de la necesidad de reestructuración, que también hubiera necesitado apoyo público no por el hecho de ser pública, sino que siendo privadas, y necesidad de intervención de la Comisión o del Consejo, naturalmente se hubiera planteado ese plan por parte de las empresas en relación con el Gobierno y se hubiera hecho lo procedente. Aquí estábamos hablando del plan de la siderurgia integral y se hizo el plan, primero, para hacer viable la siderurgia integral; y, segundo, sin ignorar, como ya he dicho, las necesidades de este país de producir mayores sinergias entre lo público y lo privado.

No me diga que tienen razón en este momento algunos que han adoptado actitudes que a mí me parecen criticables en público porque, entre otras cosas, no han producido alternativas serias en términos industriales. No me parece que eso sea un argumento que se pueda contestar simplemente diciendo que Ensidesa y Altos Hornos eran empresas públicas porque no pudieron ser privadas en su momento, como es el caso de Altos Hornos, que era privada y acabó por ser empresa pública

porque no podía ser privada en esas condiciones, ni había nadie que se quisiera hacer cargo de ella, y ahora resulta que la responsabilidad es del Gobierno por haber hecho un plan con el conjunto de empresas públicas que estaban afectadas.

Señor García Fonseca, lamento si le he interpretado mal cuando he citado la frase textual suya: si esto fracasara. Evidentemente usted no se refería al plan ni a todo el proceso de negociación, sino a otra cosa, a algo sobre lo que usted tiene dudas, críticas e, incluso, una oposición de principio al contenido del plan, tal y como está planteado. No pretendo en este momento volver a discutir sobre esta cuestión. Tiene usted sus legítimas posiciones y no parece que esté dispuesto a desdecirse de ellas. No sé, quizá en el tiempo tengamos que juzgar cuáles son los resultados de las posiciones de cada uno. No pretendo utilizar ningún tipo de argucia, dialéctica ni procedimental, para confundir sus posiciones. Lamento, si he interpretado mal su frase. Creía que, con independencia de que su posición estuviera clara, en todo caso algún temor tiene usted por que el plan pudiera no verse aprobado, porque esto tendría consecuencias sobre todos nosotros; pero, en fin, si le he interpretado mal, lo lamento.

No creo que haya contradicción en las posiciones del Gobierno sobre las condiciones. Me parece que lo acabo de aclarar. Espero que le sirva lo que acabo de decir al señor Peón, respecto a cuál es la posición del Gobierno en relación con las condiciones exigidas por la Comisión. Creo que lo estoy diciendo con bastante claridad, como para ser entendido. Naturalmente, el plan del Gobierno era el plan original. Ese era el plan del Gobierno y ese plan se mantiene en lo sustancial con algunas modificaciones que están siendo exigidas por la Comisión. Me parece que como fruto también del proceso de firmeza del Gobierno, la Comisión no ha ido tan lejos como muchos países, particularmente poderosos de la Comunidad, en materia siderúrgica querían que la Comisión exigiera al Gobierno. Eso forma parte de un proceso de discusión y de negociación, lo cual no nos hace en este sentido corresponsables de las decisiones de la Comisión que actúa con independencia de criterio y, por tanto, con independencia también a la hora de plantear unas u otras condiciones.

A usted le preocupa la capacidad, lo reconocía, aunque, si le he entendido bien en su última intervención, estaba dispuesto a hacer cierta inflexión en su exigencia de mayor capacidad de producción y, en todo caso, si hay que reducir la capacidad, que sea menos. Eso quiere decir que, al menos, si le entiendo bien, insisto, no está defendiendo un aumento de capacidad, cosa que me parecía especialmente contraindicada por falta de realismo en este momento sobre la situación de la siderurgia en Europa y en España; pero, en todo caso, pretende que ésta pudiera ser menos. Me parece que esta no es la posición del Gobierno hoy. Creo que el plan pa-

ra ser viable, en términos técnicos y económicos, necesita este proceso de ajuste, proceso de ajuste que es compatible con la viabilidad y con la rentabilidad futura de la siderurgia.

Señor Molins, ha endurecido usted el tono de su intervención en la réplica. Tal vez sea mi propia torpeza para explicarme lo que ha motivado que usted me acusara de hacer un *tótum revolútum*. He pretendido distinguir claramente, y creo que lo he hecho, las posiciones. No pretendo que todos ustedes tengan la misma posición; eso sería bastante torpe o absurdo por mi parte. Por tanto, como no era esa mi intención, no entiendo del todo a qué se deben algunas de las réplicas que me ha dado. Si no conoce el plan, créame que no será por que el Gobierno no lo haya difundido o no lo haya aportado a esta Comisión, tanto por mi antecesor como en sucesivos documentos que se han enviado a la Cámara. En todo caso, ya he reiterado mi disponibilidad a explicárselo personalmente, ¡faltaría más!, al Presidente mismo de la Comisión de Industria e incluso como representante del Grupo de Convergencia i Unió.

Si le entiendo bien, a usted no le preocupa tanto el contenido del plan, sino qué va a ocurrir en el futuro con otras empresas que no son las que están directamente afectadas por el plan. Me parece que este es el fondo de su análisis y lo entiendo bien.

Insisto, creo que no sería justo decir que el Gobierno pretende dejar de lado al sector privado. Vuelvo a reiterar lo que he dicho: Soy el Ministro de Industria, de la industria siderúrgica en su conjunto, no solamente de la pública, también de la privada. Me preocupa extraordinariamente producir sinergias y alianzas adecuadas, pero, señor Molins, con independencia de que tengamos distintas valoraciones sobre el comportamiento de algunos siderúrgicos, que no de todos, de algunas asociaciones y menos de sus miembros asociados, creo que debo decir que algunos han estado actuando en un sentido que es no solamente contrario a lo que al Gobierno le parece que es importante de cara a este país, sino en una actitud que, además, no está ni siquiera justificada desde el punto de vista de una aportación de alternativas viables, económicas, financieras e industriales y con propuestas que, además, tenían, como he dicho anteriormente, un mayor coste desde el punto de vista laboral, un mayor coste desde el punto de vista financiero y, encima, una mayor inseguridad sobre el futuro. Esta es mi posición. Naturalmente no pretendo que sea la suya. Yo no creo que se pueda decir, en consecuencia, que estamos tratando duramente al sector privado. Si le trajera algunos recortes de las lindezas que este ministro y desde luego la industria siderúrgica, pública en este caso, de este país ha tenido que escuchar de algunos, seguramente se explicaría bastante bien que se pudiera tratar con dureza. Créame que desde el ministerio, puesto que usted ha hecho una refe-

rencia a cuál es la relación con los privados, estamos en contacto con muchos privados desde la propia Corporación de la Siderurgia, pensando en el futuro, lo cual no es contradictorio con el hecho de que en este momento haya o puedan existir incertidumbres e intereses incluso enfrentados hasta la aprobación del plan.

Dos fases, por tanto, señor Molins: la aprobación del plan y el proceso de configuración de eso que usted llamaba el plan industrial de futuro y el plan de la siderurgia, del conjunto de la siderurgia, no de la siderurgia íntegral, que es la que estamos hablando, de cara al futuro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Señor Ministro, en nombre de la Comisión le agradezco nuevamente su interesante contribución al trabajo que hemos empezado esta mañana.

Señorías, me parece razonable que antes de adentrarnos en el punto siguiente hagamos una interrupción. En consecuencia, interrumpo la sesión por cinco minutos.

Se reanuda la sesión.

DEL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA (EGUIAGARAY URCELAY), PARA INFORMAR:

- **DE LA CRISIS QUE ATRAVIESA LA EMPRESA SEAT. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 213/000075)**
- **ACERCA DE LA SITUACIÓN CREADA POR LA CRISIS DE LA EMPRESA SEAT, ASI COMO DE LAS NEGOCIACIONES QUE SE ESTAN LLEVANDO A CABO EN BUSCA DE UNA SOLUCION Y LOS EFECTOS QUE ESTA CRISIS PUEDA TENER EN EL CONJUNTO DEL SECTOR ESPAÑOL DE LA AUTOMOCION. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 213/000094)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a renudar la sesión con el segundo punto del orden del día, la comparecencia del señor Ministro de Industria y Energía, para dar cuenta de las expectativas, condiciones e incidencias de la situación creada por la crisis de la empresa SEAT, así como de las negociaciones que se están llevando a cabo en busca de una solución y los efectos que esta crisis puede tener en el conjunto del sector español de la automoción, presentada por el Grupo Parlamentario Popular; y de la crisis que atraviesa la empresa SEAT, presentada por el Grupo parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

En la misma forma en que se ha ordenado el debate en la primera parte de esta comparecencia, interven-

drá en primer lugar el señor Ministro; después, los grupos que han solicitado la comparecencia y, en último lugar, los que quieran fijar posiciones.

Señor Ministro de Industria, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Eguiagaray Urcelay): En el contenido de esta comparecencia trataré de darles algunos datos de valoración, que no por conocidos pueden ser menos ilustrativos, sobre la importancia que el Gobierno atribuye a la crisis de Seat, a los problemas que tiene esta empresa, a las consecuencias de un plan de ajuste a llevar a cabo dentro de la empresa, que constituyen una buena expresión de algunos de los problemas que están aquejando no solamente a esta empresa especialmente significativa dentro del sector, sino a todo el conjunto de la industria del automóvil de nuestro país y de nuevo, aunque con cifras diferentes, en el conjunto de Europa.

Permítanme decirles que, de acuerdo con los últimos datos, el conjunto de la industria del automóvil en nuestro país ha conocido en los diez últimos meses un descenso en la demanda de vehículos de alrededor del 25 por ciento. Eso significa, en consecuencia, una afectación muy seria de las perspectivas de fabricación, de construcción y, por tanto, de las situaciones reales financieras, económicas, de las empresas y también de sus propias estructuras laborales y técnicas. Este es un proceso que no está afectando solamente a nuestro país. Como dato de referencia, y no porque se pueda entender como una forma de explicación de nuestros problemas, pero sí como algo que sin duda alguna ayuda a comprender la situación del sector, deben tener en cuenta que en los últimos nueve o diez años la caída en la producción en el conjunto de la industria de la Comunidad ha sido del orden del 15 al 16 por ciento. Naturalmente, varían los resultados en los diferentes países. Algún país, como Italia, se sitúa en cifras cercanas al 20; otro país, como Alemania, en cifras no muy lejanas del 20; y hay también algún país, como el Reino Unido, que incluso ha visto incrementada su producción, pero ésta es la situación general en el conjunto del sector.

Por otro lado, en el sector, más allá de los problemas financieros o concretos de una empresa, a los que me voy a referir, se está produciendo una importantísima modificación en lo que podríamos llamar el modo de producción de automóviles. No solamente hay procesos de reconfiguración de la oferta en el ámbito europeo y quizás en el mundial; algunos de ellos ya tuvieron lugar en los Estados Unidos hace varios años, otros se han producido en Europa. Quizá la expresión simbólica más importante es el proceso de fusión Renault-Volvo, pero es verdad que allá donde las empresas automovilísticas anteriormente competían sin ningún tipo de alianza, se está viendo un proceso creciente de creación de asociaciones, de consorcios, incluso de planes

conjuntos entre las distintas empresas automovilísticas anteriormente enfrentadas en el ámbito de la competencia.

En tercer lugar, hay también un cambio, como les decía, en la forma de fabricación de automóviles, fundamentalmente en el sentido de una externalización de las plantas de producción de todos aquellos elementos que forman parte de los vehículos que se fabrican. Esto conduce también a formas distintas de enfocar la producción, el proceso productivo, la composición misma de las industrias del automóvil en términos de factores de producción.

En cuarto lugar, hay un proceso de una enorme intensidad por una mayor productividad en la generación de automóviles. Sin duda alguna, Europa se enfrenta con un proceso de competencia de empresas, que son multinacionales pero cuyo origen está en Estados Unidos en unos casos o en Japón en otros. Buena parte de las empresas automovilísticas europeas se hallan con dificultades como consecuencia de este proceso general de reconfiguración de la oferta, cambio en las formas de producción de automóviles y, al mismo tiempo, productividades más intensas, ya alcanzadas en procesos anteriores de configuración de la industria del automóvil en países como Japón o como los Estados Unidos, todo lo cual son elementos estructurales para explicar qué es lo que está ocurriendo en la industria del automóvil en general en el mundo, a lo cual se une ciertamente un problema coyuntural específico, que es la crisis económica que está afectando a las economías occidentales y, también, obviamente, a la economía europea y a la española en particular.

En este marco, el sentido de la comparecencia tiene que ver con la situación de Seat. Seat es una empresa muy significativa de nuestro país, una empresa cuyos datos económicos negativos han sido conocidos hace relativamente poco tiempo y sobre la cual hay una preocupación muy importante, no solamente en Cataluña sino en el conjunto de España, por cuál haya de ser su presente y su futuro. Para darles alguna idea de cuál es la significación de Seat, déjenme darles algunos datos que en buena parte pueden ser conocidos, pero que en otros casos podrán contribuir a valorar la importancia y la significación que tiene este grupo.

La empresa Seat cuenta, como saben ustedes, con plantas industriales en la Zona Franca de Barcelona, en Martorell (Barcelona) y en Landaben (Navarra). En las dos primeras se fabrican vehículos marca Seat y en la última marca Volkswagen. Seat tiene también una filial en El Prat, dedicada a la fabricación de cajas de cambios. El 99,9 por ciento del capital de Seat pertenece al grupo Volkswagen desde 1991. Las relaciones entre estas dos empresas se iniciaron en 1982 con la firma de un acuerdo de cooperación industrial, de licencia y de asistencia técnica entre Seat y Volkswagen.

Posteriormente, en junio de 1986, se alcanzó un acuer-

do entre el INI y Volkswagen A.G., por el que la empresa alemana pasaba a tener el 51 por ciento del capital de Seat y en el que se preveía que la participación fuese no menor del 75 por ciento al finalizar el año 1986.

Antes de la entrada de Volkswagen en el capital de Seat se llevó a cabo un importante saneamiento en la empresa de todo tipo. Este saneamiento se instrumentó parcialmente —insisto en lo de parcialmente— a través del Real Decreto-ley 7/1985, de 27 de diciembre, y supuso una aportación en el entorno de los 200.000 millones de pesetas. Depende de cómo se hagan las cuentas, pueden ustedes obtener unas cifras u otras, pero éste es el orden de magnitud del saneamiento financiero llevado a cabo a partir del INI.

En el acuerdo de 1986 se incluía el compromiso de formulación de un plan estratégico. Volkswagen presentó al Ministerio de Industria en el año 1987 un anteproyecto de plan industrial para Seat en el que se contemplaban unas inversiones en el entorno de 465.000 millones de pesetas en el período 1987-1995; un plan que fue objeto de múltiples revisiones y de actualizaciones como consecuencia de los cambios que en ese mismo período tuvieron lugar en la industria del automóvil en cuanto a la evolución de la demanda. Este plan ha llevado consigo un conjunto de inversiones importantes en los últimos años, unos 12.000 millones en 1988, 25.000 en 1989, 60.000 en 1990, 122.000 en 1991 y 191.000 millones de pesetas en el año 1992. Como les decía, ese plan afectaba al período 1987-1995. No es menos cierto que desde la toma de participación por parte de Volkswagen y la asunción abrumadoramente mayoritaria del capital, prácticamente como único accionista dentro de Seat, naturalmente la evolución de ese plan quedó básicamente en manos del grupo Volkswagen.

Les quiero aportar algunos datos para que comprendan la significación del grupo Seat dentro de Volkswagen. El grupo Seat, con datos de 1991, significa el 12,3 por ciento de los ingresos por ventas de Volkswagen, significa el 19,7 por ciento de las unidades vendidas del grupo, significa el 17,7 por ciento de las unidades producidas y significa el 11 por ciento, aproximadamente, del número de empleados, en promedio anual. Por otro lado, la importancia de Seat en la industria automovilística española no puede menos de ser reconocida. Seat pasó, entre los años 1985 y 1992, de una producción de 320.331 vehículos a una producción, en el año 1992, de 578.432 vehículos. La producción de turismos y derivados de las marcas Seat y Volkswagen en España significó el 29,3 por ciento del total de la producción nacional de estos vehículos en el año 1992; los turismos y derivados exportados por Seat en esa misma fecha fueron el 34,2 por ciento del total de vehículos exportados por España, y las exportaciones de Seat representaron, en el año 1992, el 81,5 por ciento de su producción, un porcentaje 15 puntos por encima de la

media del sector, que ronda, aproximadamente, el 70 por ciento en exportación. Sin embargo, la participación del grupo en su conjunto, Volkswagen, en la matriculación interna, lógicamente, como consecuencia de una mayor cuota en exportación, es menor en términos de matriculaciones en España. Las matriculaciones de Seat y Volkswagen —vehículos con marca Seat y con marca Volkswagen— en España, en el año 1992, significaron no el 29,3 por ciento que importa su producción sino el 17,6 por ciento del mercado nacional, y hay que tomar en cuenta el que un 38 por ciento de los vehículos matriculados en España por el grupo Seat-Volkswagen corresponden en este momento a productos no fabricados en España sino a importaciones.

Dentro del grupo Seat-Volkswagen, en España, la producción de turismos y derivados marca Seat representó, en el año 1992, el 61,6 por ciento del total, siendo el resto, 38,4 por ciento, de la marca Volkswagen. Pero, como les decía, no es menos cierto que, especialmente en los años que van de 1985 a 1991-92, la producción de vehículos marca Seat o Volkswagen fue una producción creciente, muy creciente, tanto que, entre el año 1985 y el 92, pasó, como les decía, de 320.000 a 578.000, esto es, a un 80 por ciento de aumento. Las ventas totales variaron, desde 348.000 hasta 647.000 vehículos, crecieron en un 85 por ciento, y las ventas al exterior crecieron en un 127,2 por ciento, de 207.000 a 471.335 vehículos, en esa misma fecha. Por lo tanto, es difícil dejar de reconocer no solamente los antecedentes que les he resumido muy brevemente, sino, al mismo tiempo, la significación de las cifras de una empresa como Seat en nuestro país.

Naturalmente, no era para que les hablara de cuáles eran las *ratio* ni las cifras para lo que se solicitaba mi comparecencia, sino para ver cuál es el presente y cuál puede ser el futuro de la crisis actualmente existente en el sector del automóvil y notablemente dentro de la empresa Seat. La posición sobre la que les quiero informar es la posición que se puede expresar hasta el momento, señalando, en primer lugar, que todavía este proceso no ha hecho sino iniciarse. Creo que hemos tenido un período arduo, duro, difícil, no solamente de digerir una noticia que fue una sorpresa para el propio grupo Volkswagen, de acuerdo con los datos que constan ante el propio Gobierno, sino, al mismo tiempo, de que la opinión pública y principalmente los más afectados, los trabajadores, se dieran cuenta de cuál es la situación por la que pasaba el conjunto del grupo Volkswagen y, notablemente, la empresa Seat. Por lo tanto, es difícil en este momento llegar a conclusiones de mucho detalle, con independencia de que algunas les daré.

El Gobierno ha tenido, desde el principio, una actitud muy activa en el proceso, no solamente de conocimiento, de qué es lo que ocurría dentro de Seat y cuáles podían ser las soluciones que se contemplaran para ha-

cer posible y para garantizar el futuro de esta empresa, unido al futuro del sector automovilístico en España. Durante los días 6 y 7 de octubre, representantes del grupo Volkswagen se entrevistaron con representantes del Gobierno —como saben, el día 6 con el Vicepresidente del Gobierno y el día 7 conmigo mismo— para exponer la situación de Seat y los proyectos de futuro de Volkswagen al respecto. Les puedo apuntar, como conclusiones de estas reuniones, conclusiones que hoy forman parte ya de los compromisos firmes de Volkswagen con el futuro de Seat, las siguientes: Volkswagen realizará una inyección financiera en Seat en el entorno de los 120.000 millones de pesetas, para compensar las pérdidas previstas para 1993, que son precisamente de esta magnitud. Además, la modalidad de la aportación tendrá en cuenta la posibilidad —decisión que no está todavía confirmada, aunque sí forma parte de las posiciones que el Gobierno ha defendido cerca de Volkswagen— de mantener la planta de Landaben, de Navarra, integrada en la estructura empresarial de Seat. En segundo lugar, Volkswagen se compromete a mantener a Seat como una empresa independiente de fabricación de automóviles, en el marco del grupo Volkswagen, con capacidad de diseño, con capacidad de desarrollo de nuevos productos, con el mantenimiento de una marca propia y de una autonomía de la función comercial y de compras. Además, se asignará a Seat la responsabilidad del mercado ibérico de la oferta de componentes de automoción para el conjunto del grupo Volkswagen.

Volkswagen, en estas reuniones, expresó la elaboración de un plan de futuro para Seat, cuyos objetivos básicos debieran pasar por la mejora de su rentabilidad empresarial y la creación de condiciones para la consecución de un nivel de competitividad sostenido en el futuro. Consecuentemente con lo anterior, la dirección de Volkswagen se comprometió con el Gobierno a mantener informada tanto a la Administración del Estado como a la Generalitat de Cataluña y a los propios sindicatos de los progresos en la elaboración del citado plan. Con tal motivo, se mantuvieron reuniones con la Secretaría de Estado de Industria, para informar del estado de sus trabajos. Finalmente, el 26 de octubre, el Gobierno, a través del Ministerio de Industria, ha tenido conocimiento formal del plan de saneamiento de Seat planteado por sus actuales gestores y titulares.

Les quiero decir que ya desde el principio, cuando se conoció cuál era la situación financiera de Volkswagen, no obstante la explicación del pasado y de por qué se había llegado a esta situación (análisis sobre el que el Gobierno no tiene un especial interés en entrar, más allá del señalamiento de una cierta extrañeza por la evolución y por la contradicción entre las cifras y algunos de los planes que se anunciaron a finales del año pasado, incluso a comienzo de este año, y la triste realidad de los hechos), le importaba al Gobierno mucho más

pensar en el futuro que analizar el pasado y, por lo tanto, contribuir a garantizar y hacer posible, con la responsabilidad de su accionista fundamental, el mantenimiento de nuestra más importante empresa automovilística. Le importaba garantizarlo en términos que permitieran el futuro, permitieran una empresa viable, una empresa competitiva, una empresa que no fuera, como no lo había sido en el pasado, una mera planta de montaje de automóviles sino una empresa con capacidad de diseñar, de introducir tecnología, de producir y, por tanto, de hacer posibles nuevos productos tan pronto como se saliera de la situación financiera económica en la que en este momento está la empresa.

El Gobierno expresó su posición en términos como los que brevemente les resumo. Seat es una empresa privada sometida a una situación difícil en la que influyen elementos coyunturales y factores de adecuación estructural a un mercado crecientemente competitivo, algunos de los cuales no derivan ni siquiera de la situación española sino del marco de carácter general. Corresponde en todo caso a la empresa, esto es, al accionista, a la dirección, a los trabajadores y a sus propios representantes sindicales desplegar las acciones, los contactos y las negociaciones oportunas para abordar el problema y las posibles soluciones. El Gobierno, en tanto que siendo ésta una empresa privada, tiene la responsabilidad de hacer posible o de contribuir a este proceso, pero no una responsabilidad singular en la medida en que no es un accionista de la empresa y en la medida en que tampoco es, aunque sea sin duda la más importante del sector, la única empresa que tiene problemas dentro del sector del automóvil. Compete, en cambio, al Gobierno favorecer aquellas decisiones empresariales que se orienten al mantenimiento y al desarrollo de empresas viables y competitivas. Compete al Gobierno mantener contactos con las partes implicadas para favorecer el diálogo, la negociación y la búsqueda de acuerdos que posibiliten el mantenimiento del máximo posible de tejido industrial y de empleo, susceptible de competir en el mercado global del automóvil. Puede competir al Gobierno y al resto de las administraciones públicas implicadas apoyar, si es preciso, aquellas actuaciones que sean compatibles con la disciplina comunitaria y con las normas y disponibilidades presupuestarias de carácter nacional.

En este esquema de criterios básicos el Gobierno ha seguido manteniendo contacto y ejerciendo buenos oficios para tratar de buscar soluciones en esta dirección. El 8 de noviembre, como antes les señalaba, dentro del Ministerio de Industria se produjo una reunión entre los representantes de la dirección de Seat y de la Secretaría de Estado de Industria para dar cuenta por parte de Seat del estado actual del plan de saneamiento y para solicitar también una posición del Gobierno en relación con ese plan. He visto distintas informaciones, no todas coinciden aunque sí en lo sustancial, y

creo que hay un cierto grado ya de divulgación de lo que es el contenido del plan tal y como consta formalmente ante el Ministerio de Industria. Por mi parte me parece que sería oportuno hacerles un resumen de cómo lo vemos en sus parámetros fundamentales.

La situación actual del plan de saneamiento de Seat puede resumirse así. Se han mantenido contactos con los sindicatos y los comités de empresas tendentes a explicar los elementos básicos del plan y a conocer las opiniones de los representantes de los trabajadores. La dirección de Seat ha manifestado además su propósito de iniciar formalmente, el jueves día 11, el período de consulta con los sindicatos, previo a la presentación de dos expedientes de regulación de empleo, uno de rescisión de contratos para 3.000 trabajadores con un sistema de prejubilaciones voluntarias para personas con más de 55 años; el otro, de regulación temporal de empleo, con suspensión de contratos durante 1994 y 1995 para 4.600 trabajadores. Consecuentemente, a partir de la citada fecha, comenzará el cómputo de los plazos reglamentarios (15 días laborales para el expediente de suspensión de contratos y 30 días laborales para el de extinción), al final de los cuales los expedientes pasarán al trámite de resolución, cuya competencia corresponde en este momento, habida cuenta de la distribución de competencias en el Estado de las autonomías, a la Generalitat de Cataluña.

En segundo lugar, la dirección de Seat ha elaborado y concretado con mayor precisión algunas de las intenciones que en relación con el parque industrial para la Zona Franca habían sido expuestas anteriormente en diferentes conversaciones y a distinto nivel. Ha iniciado contactos con posibles inversores que localizarían en la Zona Franca proyectos de fabricación de componentes de automoción estimulados por la demanda adicional del grupo Seat-Volkswagen producida como consecuencia de la instancia también del Gobierno a una mayor nacionalización de componentes de los automóviles fabricados por el grupo. En concreto, Seat se ha comprometido a elevar la tasa de nacionalización de sus compras de componentes desde el 54 por ciento hasta el 67 por ciento, lo que estimamos que supone en el momento actual un volumen adicional de compras en España en torno a los 30.000 millones de pesetas anuales. En función dicho proyecto, las actividades y el empleo en la Zona Franca hasta el momento presente podría tener la siguiente estructura. El taller de prensa existente actualmente en Zona Franca ocuparía 1.300 empleos; el taller de fundición ya existente alrededor de 170; el *staff* industrial de Seat 700; los proveedores actuales trasladados a Zona Franca, procedentes de Pamplona y de Martorell, 700. Esto daría lugar a un subtotal de empleo ya existente, no nuevo, de 2.870 empleos. Junto con esto y como parte de los proyectos que en este momento se consideran, hay proyectos de proveedores extranjeros que podrían dar una ocupación

hasta el momento de unos 100 nuevos empleos, un conjunto de proyectos de proveedores nacionales de alrededor de 700 empleos y una serie de proyectos de proveedores que sustituyen a suministros actuales que vienen directamente de Volkswagen para otros 730 empleos. Eso daría lugar a unos 1.530 nuevos empleos en la fabricación de componentes, lo que, sumado al sub-total de empleo existente, nos daría un conjunto de 4.700 empleos. Además de los 1.530 nuevos empleos en fabricación de componentes a los que he hecho referencia, la dirección de Seat estima que puede generar 1.100 empleos adicionales en actividades de diversificación en la Zona Franca, algunas de las cuales son realizadas actualmente por empresas que prestan servicios a Seat. El resto de los trabajadores afectados por el expediente de regulación temporal de empleo, esto es, 1.800, si se hace la resta de los 4.600, podrían ser relocalizados en Seat, entiende la empresa, si se incrementa el volumen de ventas desde el nivel mínimo exigible de rentabilidad cifrado en 320.000 vehículos/año hasta la cifra objetivo para 1995, cuando expirase el expediente de regulación de empleo, de 368.000 vehículos/año. En tercer lugar, la dirección de Seat ha mantenido contactos con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para informar del programa de prejubilaciones: 3.000 trabajadores con edad superior a 55 años, y de los costes del mismo, que ha evaluado la empresa en el momento presente en torno a los 27.000 millones de pesetas.

Para concluir esta exposición de datos les quiero expresar que el Gobierno está siguiendo todo este proceso no sólo con alguna inquietud sino también con el máximo interés y con el deseo de que en el marco de las dificultades que tiene el conjunto de la industrial del automóvil, el conjunto de administraciones implicadas no sólo puedan contribuir a una operación sin duda alguna difícil y además dolorosa desde el punto de vista del empleo, fundamentalmente en Cataluña, sino al mismo tiempo a garantizar en una perspectiva de política industrial una empresa viable, una empresa con futuro, una empresa competitiva. Es pronto en este momento para decir cuál es el final de un proceso que no ha hecho sino empezar, un proceso que exige una negociación, una discusión entre todos aquellos que tienen no sólo responsabilidades, sino que son agentes implicados dentro de la empresa, como antes les decía, los accionistas, la gestión, los propios trabajadores, para garantizar el futuro en los términos que puedan tener un menor coste social y un menor coste también industrial.

Los expedientes están —les insisto— incluso sin presentar desde el punto de vista formal, y el proceso de negociación no ha hecho sino empezar. El gobierno, por tanto, no puede en este momento decir qué es lo que puede o debe hacer antes de que se produzca la finalización de este proceso de discusión, que está en este momento, repito, produciéndose.

Me gustaría —seguramente tendremos ocasiones— volver a comparecer ante sus señorías para explicarles cuál es la marcha de este tema, cuáles son las perspectivas desde el punto de vista industrial, las consecuencias y también los costes en términos sociales que pueden derivarse de un proceso que deseo que se pueda producir con el máximo nivel de responsabilidad por parte de todos los actores, y que naturalmente contará con el máximo apoyo posible —en términos de compatibilidad con las normas de la competencia y con el conjunto de la industria del sector automóvil por parte no solamente de la Administración del Estado, sino también de otras administraciones públicas.

El señor **PRESIDENTE**: Dado lo avanzado de la hora, yo rogaría a todos los grupos, para poder hacer el turno excepcional de contrarréplicas después, que seamos muy estrictos en la utilización del tiempo en las primeras intervenciones. En cualquier caso, es objetivo de la Presidencia el serlo. Por eso, les rogaría que los diez minutos de que dispone cada grupo no se amplíen.

En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Milián Mestre.

El señor **MILIAN MESTRE**: Yo le pediría la venia para una mayor dimensión en la exposición, puesto que el tema es bastante complejo.

Quisiera agradecer, ante todo, al señor Ministro el planteamiento que nos ha hecho, un planteamiento muy claro, muy cartesiano, para después entrar en algunas consideraciones reflexivas en torno al mismo. Empezaré por lo general, es decir, por lo genérico, y pasaré a lo particular, es decir, a lo específico.

En primer lugar estamos viendo esta misma mañana las portadas de los periódicos refiriéndose a la gran manifestación que se ha producido en Barcelona y en Pamplona respecto al problema que nos ocupa. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Rogaría a los asistentes a la reunión, tanto a los miembros de la Cámara como a los medios de comunicación, que rebajaran el nivel de su conversación, porque hacen absolutamente imposible seguir el debate.

Señor Milián, puede continuar.

El señor **MILIAN MESTRE**: En segundo lugar, después de estas páginas con que hoy nos ilustra la prensa, en portada especialmente y a cinco columnas, yo quisiera aludir a que el nuevo presidente de Seat, el señor Llorens, advierte que estas mismas movilizaciones agravan todavía más la situación, porque detraen algunos recursos que serían necesarios para el plan que nos acaba de exponer sucintamente el señor Ministro.

En tercer lugar hay algo que yo quiero manifestar con toda sorpresa. Hace un año —y quizá aquí haya algún

compañero de la anterior legislatura— cinco Diputados españoles fuimos invitados al Bundestag, y en uno de los «briefings», en una de las reuniones, el ex-ministro de economía alemán, que acababa de cesar hacía pocos meses, nos manifestó su gran sorpresa y la del gobierno por el alto nivel de competitividad, de eficacia y de inteligencia manifestada por la empresa Seat Española, y además el alto nivel de calidad que le permitía penetrar en nuevos mercados en el centro de Europa, que beneficiaban especialmente a los intereses taxativos de la compañía Volkswagen. Naturalmente que todo aquello ahora se remite no solamente al recuerdo, sino a la comparación con cuanto se nos está diciendo, y manifiesta abiertamente su sorpresa, puesto que algo ocurre aquí que no está muy claro en este proceso, especialmente en los últimos meses.

Nosotros, obviamente, no podemos entrar a analizar los factores internos de una compañía privada, pero alguna alusión habrá que hacer a ciertos documentos de que yo dispongo, informes internos de la propia compañía, mejor dicho, de ingenieros de la propia compañía, que en algún caso han sido sancionados y cuyo recurso está en el Tribunal Supremo desde hace unos meses.

En consecuencia, yo quisiera, ante todo, manifestar que el problema de Seat es de una enorme trascendencia social, económica y política, y que aquí ha habido una aportación del Estado muy considerable, aportación que usted nos la ha cifrado en 300.000 millones, pero circulan por ahí informaciones que hablan de 3.000 a 4.000 millones en aportaciones previas a la operación de integración de Seat en el complejo Volkswagen. Esto, por supuesto, supone una corresponsabilidad, al menos en el seguimiento de estas inversiones o de los buenos fines de estos proyectos financiados por el Estado.

Nos preocupa también que la política económica seguida por el Gobierno no haya sido capaz de crear un marco estable y competitivo que necesitan las empresas para poder desarrollarse en las condiciones óptimas para que funcionen eficientemente. Más en concreto hemos dicho varias veces que esa política económica era más negativa aún para el sector industrial, ya que el sector más expuesto a la competencia exterior, tanto en los sectores que exportan como en aquellos que compitan con importaciones. Por tanto, en este marco Seat sería un ejemplo de cómo las empresas tienen dificultades para funcionar dentro del marco general de la economía española, caracterizada por un elevado e incontrolado déficit público, altos tipos de interés, tipo de cambio sobrevalorado, fiscalidad desestimulante de la actividad productiva y mercado de trabajo heredado del régimen anterior, sin que se haya hecho la necesaria reforma.

Con este marco de comprensión, yo quisiera pormenorizar algunos datos respecto a la valoración de lo que está ocurriendo en el sector del automóvil.

Usted nos ha dicho ya sustancialmente algunas cosas, pero quisiera puntualizar otras. Por ejemplo, se cifra el coste de la crisis actual del sector del automóvil para el Estado español en 117.000 millones de pesetas para el período enero-septiembre de 1993. No voy a hacer el desglose, si usted quiere en la réplica se lo haré porque lo tengo aquí en mi poder.

En el año 1993, primer semestre, 77.111 trabajadores del sector de automoción, incluidas empresas de componentes, se ven afectados por expedientes de regulación de empleo, lo cual supone diez veces más que en 1992. El previsto descenso de un 26 por ciento en las ventas del año 1993 frente a 1992 supone menos de 270.000 unidades de automoción o automóviles.

Finalmente, el sector automóvil en España supone, para que podamos circunscribirlo al complejo marco de la crisis, unos ingresos al Estado de unos 2,2 billones de pesetas, o sea, el 5,5 por ciento del PIB nacional; da empleo directa o indirectamente a casi dos millones de trabajadores; más de la cuarta parte de las exportaciones totales de España proceden de este sector, y es el quinto fabricante del mundo y el tercero de Europa, detrás de Alemania y Francia. Las inversiones conjuntas del año 1992 de este sector, según mis datos, han sido de 350.000 millones de pesetas.

Aquí podríamos entrar ahora a considerar una serie de aspectos más negativos respecto a este marco, por ejemplo, la caída de la producción y la caída del consumo. Este es el dato —usted lo ha insinuado—, pero si se pormenoriza un poco más resulta francamente estruendoso en sus resultados. Yo diría, a modo de ejemplo, que la producción acumulada enero-junio del sector automoción ha supuesto para algunas marcas, como Fasa-Renault, un menos 20,95 por ciento; Peugeot-Talbot, menos 47,58 por ciento; Seat-Volkswagen, ya lo ha dicho usted; General Motors, menos 30,20 por ciento; Ford España, menos 22,57 por ciento y Renault-Vehículos Industriales, menos 28,15 por ciento. En total, un menos 22 por ciento de promedio. Si esto se hiciera por segmentos nos encontraríamos con sorpresas también muy significativas, cuales son, por ejemplo, los vehículos industriales ligeros, menos 41,76 por ciento. Hay otros derivados del turismo con menos 30,54 por ciento, etcétera.

Esto ¿qué nos indica? Pues nos indica, señor Ministro, que estamos metidos en una situación francamente inquietante para todo el sector, situación que merecerá ser considerada y contemplada desde muchos puntos de vista, y yo me alegro mucho de lo que usted acaba de exponer esta mañana aquí, porque creo sinceramente que su prudencia es positiva y refleja una gran preocupación, bien fundada, por lo que está ocurriendo en este momento en el sector.

Si analizamos los datos a la luz muy concreta de los hechos, veremos que, por ejemplo, en Ford, hace dos días escasamente, el Consejero Delegado, Alain Batty,

decía que en el año 1993 las pérdidas del sector habían sido sin precedentes, las mayores desde el año 1976, cuando Ford se instaló en Almussafes. Detecta la crisis más profunda que en otros países europeos, como está muy claro, nos supera en este caso solamente Grecia. Es decir, estamos en la cola de esta crisis, en lo peor de lo peor, a pesar de lo cual hay compañías que están haciendo un gran esfuerzo, Ford una de ellas, que se propone invertir 70.000 millones en los nuevos motores ecológicos Sigma, lo cual quiere decir que Ford no recorta sus inversiones en el producto y hay esperanzas de consolidación.

Ahora bien, planteaba algunas cuestiones, como por ejemplo reducir tasas fiscales, que es una cantilena común a todas mis consultas a los diferentes fabricantes españoles; una mayor flexibilidad de las relaciones laborales, que él dice que es esencial, y que va a ser, por supuesto, factor fundamental para los próximos años —se habla de los próximos 10 ó 20 años—. En esto, dato curioso, coincide el Embajador americano Garner en unas declaraciones recientes a la prensa española, diciendo que ese era el elemento frustrante o que frenaba una serie de inversiones en España de procedencia americana que suponían este año el ocho por ciento de las inversiones realizadas en nuestro país.

Hay un cierto malestar por posibles situaciones de agravios comparativos —se quejan Ford y otras compañías—, que podrían derivarse de una filosofía de aportación de ayudas, que después pasaré a preguntar de forma muy concreta si se pueden producir o no en este caso.

Evidentemente, en otras compañías no hablan en términos parecidos, aunque sí preocupantes. General Motors, por ejemplo, habla de no realizar hasta ahora ninguna regularización de empleo, aunque mis últimas noticias, justamente de ayer, podrían indicar que se planteaban de nuevo esa inflexión a la baja en la producción por mor de los acontecimientos y las circunstancias. Ahora bien, es cierto que la previsión de la caída de ventas de Opel en España, hasta ahora, es sólo del 13 por ciento hasta finales de 1993, según dicen ellos, aunque parece ser que no es un dato que coincida con otras compañías.

Otra que sí está en situación alarmante es Iveco-Pegaso, adquirido por Fiat al Estado, herencia de Pegaso y del sistema económico y político anterior, que ha planteado ampliar el expediente de suspensiones temporales de empleo, que acababa el 30 de octubre, hasta proyectarlo a final de junio de 1994, y eso afectaría a 900 trabajadores. Iveco-Pegaso ha propuesto un plan de prejubilaciones desde los 53 años, y ese plan afectaría a no menos de 600 trabajadores. La plantilla de Iveco-Pegaso son 4.600 personas, luego estamos hablando de que, entre unas cosas y otras, prácticamente van a amortizar un 20 ó 25 por ciento de la plantilla.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Milián, ha consumido ya los diez minutos. Le ruego que acabe en dos minutos, por favor.

El señor **MILIAN MESTRE**: Me lo pone usted muy difícil, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No nos lo ponga usted al conjunto de la Comisión, señor Milián.

El señor **MILIAN MESTRE**: En la comparecencia anterior han sido muy benévolo, y ahora resultan muy parcos en el tiempo.

Me preocupa mucho no poder exponer la gravedad de todo el complejo mundo de la producción automovilística española, pero sí quisiera decir algunas cosas graves que se están produciendo en el tema Seat y que no me han dejado, por supuesto, tiempo para poder exponer en toda su dimensión.

El conflicto Seat es paradigmático de la situación que yo estaba intentando descifrar en mi exposición. Se plantean varias cuestiones que yo quisiera que quedaran muy claramente definidas en esta mi intervención. Primero, ¿hubo o no hubo ocultamiento a la opinión pública de una cláusula secreta respecto a la posibilidad de dismantelar Zona Franca cuando se integró en el grupo Volkswagen? Yo creo que, si lo hubo, sería un pésimo precedente que exigiría la duda metódica a partir de este momento respecto a las operaciones de privatización o compromisos del Estado.

Segundo, se sentaría un grave precedente, yo diría que de condescendencia con las empresas multinacionales que operan en nuestro país, puesto que eso permitiría algunas veces, como está ocurriendo ya en algunos casos que citaré, dismantelar cuando quieran, incumplir compromisos jurídicos, políticos o morales con la propia población y con los contratados laborales, abandonar fuentes de producción y ocupación en España, destrozarnos nuestro sistema de trabajo y de bienestar social en muchos casos, y arruinar buena parte de nuestra economía social con el paro creciente, que muchas veces se van pero otras se quedan. Me explico: crear un fenómeno que a veces es denominado *infraudación* de los mercados y que me parece el más alarmante de la presente crisis. Es decir, las multinacionales se instalan en nuestro país, compran nuestras empresas, por la cuestión de competitividad y sobre todo de costos laborales trasladan las fábricas o los centros de producción al tercer mundo, pero *infraudan* nuestros mercados eliminando nuestras fuentes de producción y copándolos, lo que imposibilita que nazca de nuevo la competencia interna a partir de otros posibles competidores del mercado nacional. ¿Por qué? Porque tienen la supremacía en el control mundial de estos mercados y porque pueden operar con «dumping» sociales procedentes del tercer mundo. Por tanto, me parece que este es el fenómeno más inquietante de esta situación.

Tercero, ante esta fenomenología de procedimientos ha habido que considerar ya algunos precedentes, y yo supongo que habrá consecuentes, yo citaría algunos, verbigracia el caso Axo-Sega de Barcelona, que conozco muy detalladamente, puesto que dediqué tres años de mi vida a estudiar esa compañía y a escribir 1.800 folios, de cuatro en cuatro volúmenes, sobre esa sociedad. Por tanto, conozco la magnitud y el paradigma que supone para nuestro caso en España el desmantelamiento de una multinacional de forma un tanto atípica y arbitraria. Por cierto, acaban de advertir en la prensa de Barcelona que podían desmantelar de nuevo esa propia compañía multinacional, todo el sector «coating», de pinturas, y el sector farmacéutico, lo cual me inquieta especialmente.

El caso KIO está al alcance de todos y lo atípico del mismo no hay que pormenorizarlo en este momento. Pero es que también hay secuelas del caso Rumasa, como fueron los manejos en Galerías Preciados y en otras transacciones. Es decir, ¿nos toman o no nos toman las multinacionales por el pito del sereno cuando operan en nuestro país? Esta es una pregunta que no me incumbe a mí solo. El profesor Joaquín Muns, en un magnífico artículo titulado «Las lecciones del caso Seat», publicado en «La Vanguardia» el 11 del mes pasado, ya cifraba algunas de esas cuestiones. El se pregunta: ¿van en serio con nosotros o no?

Evidentemente, aquí nos planteamos un problema genérico, pero con específicas concreciones en España, y el problema genérico es: ¿los Gobiernos no tendrían que plantearse en la Comunidad Europea algún tipo de medida que controle los movimientos de las transnacionales, al menos dentro de su ámbito, para no provocar efectos tan graves en lo social como son estos casos por causas, diríamos, de deslocalización de las industrias? ¿No habrá llegado el momento de que los Gobiernos se planteen seriamente ante la Comunidad algún tipo de normativa que establezca un control a estos arbitrios?

Yo sería más prolijo en esta exposición, pero no me deja tiempo el Presidente. Sin embargo, antes de formular las preguntas quisiera hacer una última reflexión. Es evidente que estamos conociendo un fenómeno que en 1978 ya se perfilaba en un magnífico libro del profesor Galbraith titulado «El nuevo Estado industrial». Es decir, Galbraith, de una forma muy inteligente, hablaba de que la economía crecía de una forma espectacular en los grupos corporativos transnacionales, que el capital perdía su control en las decisiones y que la tecnoestructura —esa es su tesis— era la que imponía muchas veces las medidas y las estrategias, pero que eso provocaba un fenómeno incipiente de predeterminación de voluntad en el consumo a los mercados y, sobre todo —y ahí está mi subrayado—, el principio del conflicto entre los intereses transnacionales y los Estados, donde la predeterminación a ve-

ces es muy concreta, y usted es testigo —y nosotros lo hemos visto en la prensa estos días—, puesto que como miembro de nuestro Gobierno ha tenido que ir ya a Japón a negociar, discutir o conversar con una multinacional, la Nissan.

En consecuencia, todo esto me parecen datos muy serios para amplias reflexiones, a las que no hay lugar en este momento, pero que a Cataluña le afectan de una forma tremendamente directa. Jordi Pujol ha dicho que Seat es la clave para Cataluña, como la siderurgia y la minería lo son para Euskadi y Asturias, y es cierto. Cataluña se está descomponiendo en su tejido industrial; Cataluña está aumentando el paro un punto y medio por ciento por encima del ritmo del resto del país; Cataluña está desmantelando zonas muy tradicionales, como ha sido toda la Ribera del Llobregat, de norte a sur; Cataluña está perdiendo ahora bases industriales importantes en el Baix Llobregat, como sería si desapareciera esta factoría, que espero que no sea así en este caso, porque provocaríamos, evidentemente, fenómenos de desestabilización de la situación social con fuertes conflictos, de los que es simplemente un anuncio lo que acabamos de ver esta mañana en los medios de comunicación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Milián, acabe ya, por favor.

El señor **MILIAN MESTRE**: Señor Ministro, todo esto nos llevaría a una serie de preguntas, y yo se las leo y acabo.

Primera, ¿sentirá el Gobierno la necesidad de apoyar esta situación con nuevas aportaciones de dinero público, como hizo en su día? Parece ser que no. Lo ha dicho, pero ha quedado alguna duda vaga respecto a este punto.

Segundo, ¿se admitirá que lo haga en su lugar el Gobierno de la Generalidad de Cataluña, como parecen aseverar determinadas voces o ciertos comportamientos? Yo tengo aquí un informe de un ingeniero de Seat donde se dan ciertas explicaciones al respecto y aportaciones en algunos procesos industriales.

Tercero, ¿en qué términos se desarrollan las conversaciones entre el Gobierno español o la Administración autonómica con la multinacional Volkswagen?

Cuarto, ¿qué ayudas «aportará», entre comillas, si lo hace, el Gobierno, y de qué naturaleza, para resolver la crisis de Seat? ¿Serán financieras o de otro orden?

Quinto, ¿qué parte de las mismas, en caso de haberlas, piensa el señor Ministro que van a dedicarse a los actuales proveedores de Seat, no menos afectados que la propia multinacional alemana?

Sexto, ¿qué política se seguirá para resolver el problema creado, facilidades financieras o facilidades laborales?

Séptimo, ¿se plantea la posibilidad de algún tratamiento fiscal del problema? En este punto no he queri-

do entrar, aunque el 28 por ciento de tasa fiscal sobre el precio de venta de un automóvil es una barbaridad que no tiene precedentes en la Comunidad Europea.

Octavo y último, ¿cuáles son las previsiones del Gobierno respecto a la evolución futura del sector de automoción en España?

El señor **PRESIDENTE**: Una aclaración. No es el señor Presidente el que no le deja hablar, sino el Reglamento de la Cámara. El respeto que me merece S. S. sólo viene superado por el respeto del resto de los grupos, y es por eso por lo que tengo que ser extraordinariamente estricto en el cumplimiento de los tiempos.

Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Ribó.

El señor **RIBO MASSO**: Con todo respeto, señor Presidente, desearía que hubiese algo más de benevolencia por parte de la Presidencia, como la ha habido en el punto anterior, cuando además se está tratando una cuestión de enorme actualidad, muy compleja y de gran dificultad como para que podamos encontrar un lugar común de entendimiento.

En un tema tan complejo como el de la industria del automóvil —según lo ha enfocado el señor Ministro—, del propio tema del automóvil, tan complejo como el de reivindicar la jubilación en la misma empresa —que daría lugar a ríos de discusiones y de polémicas sobre qué significa esto en una nueva cultura sindical—, a mí me interesa ceñirme a la exposición del Ministro en la parte que se refiere a Seat, en lo que se está viviendo hoy en Cataluña y en Navarra y yo diría que en toda España como consecuencia de dicha crisis.

Señor Ministro, ayer caminaba por las calles de Barcelona acompañado por destacados dirigentes socialistas cuya presencia en la manifestación ponía de relieve una actitud algo diferente a la que anuncia el Gobierno y que ha expuesto el señor Ministro, una responsabilidad de contribuir no de forma singular, y que ha desgranado, de forma muy transparente, en una actitud que yo calificaría de prácticamente contemplativa, muy lejos de la asistencia a una manifestación en donde se plantean —después lo recordaré— una serie de objetivos muy diferentes a los que hoy se contemplan en documentos que usted ha recordado.

La marca Seat es competitiva, señor Ministro; Seat tiene hoy productos que se venden en los mercados internacionales, y quien puede dañar hoy a Seat es Volkswagen con su enorme irresponsabilidad en esta crisis, así como el Gobierno español y el Gobierno de la Generalitat, que hasta hoy aún no le ha exigido públicamente, que se sepa, sus responsabilidades a Volkswagen. Ahí está el quid de la cuestión, no en la manifestación de ayer. Quien empieza a poner en duda a un posible comprador la viabilidad de un producto como el de Seat es Volkswagen, con la irresponsabilidad que yo le voy

a relatar en una película algo diferente a la que usted ha expuesto, cuando entra en un zigzag constante sobre informaciones y desinformaciones.

Señor Ministro, usted no ha explicado cómo se ha invertido en Seat. ¿Se invirtió puramente por endeudamiento de Seat en marcos respecto a Volkswagen, sin seguro de cambio? ¿El Gobierno continúa con una actitud singular pero no activa ante esa actuación? ¿Es verdad que tenemos que creer en compromisos firmes de Volkswagen? ¿En cuáles, señor Ministro? ¿En los de abril de 1993, que preveían invertir 45.000 millones de pesetas en unos talleres de pintura en Zona Franca, continuar la producción del Toledo en este centro, fabricar la furgoneta Fan como sustituto de la Terra, desarrollar un nuevo producto, etcétera, que usted conoce mejor que yo? ¿O en los de septiembre de 1993? Si quiere le leo la lista de responsables de Seat-Volkswagen que firmaban esos acuerdos en los que, cuando se segrega Landaben, se aseguran los proyectos de inversión, producción y plantillas para Zona Franca, Martorell, Landaben y L'Arbos, ratificándose en los compromisos adquiridos. ¿Qué compromisos de Volkswagen vamos a creer que son los firmes? ¿En cuáles cree el Gobierno?

Señor Ministro, ustedes están en una actitud pasiva, como el Gobierno de la Generalitat, que tiene como otra cara de la moneda la intervención pura y simple de la compra de las acciones por parte de los poderes públicos. Han hecho ustedes mucha demagogia, empezando por el señor Croissier, diciendo que les estaban pidiendo que volviesen a comprar, y eso era del pasado. Desde Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya estamos planteando la intervención. Intervenir no significa exactamente comprar ni volver al pasado, intervenir significa no hacer dejación de responsabilidades.

El Gobierno holandés, que no creo que pueda ser acusado de volver al pasado, ha intervenido en DAF —la principal empresa de fabricación de camiones en Europa— cuando ha tenido problemas en la crisis que usted ha empezado a describir, como lo hizo en su día —lejano ya— el Gobierno de la Baja Sajonia en Volkswagen, o como lo están haciendo los Gobiernos escandinavos.

Señor Ministro, usted sabe que hoy nos encontramos ante una decisión que no es solamente explicable por el endeudamiento de Seat por el tema del marco, grave ya de por sí, sino por un cambio de estrategia de Volkswagen, inmersos en una película rocambolesca que pasa incluso por anécdotas como la de Superlópez y el espionaje industrial o su persecución judicial ante un gigante del automóvil como es la General Motors; o que pasa, por ejemplo, por el hecho, que usted también oculta, de que Seat, hasta hoy, debe comprar a Volkswagen los componentes de más del 50 por ciento de la fabricación a precios muy superiores a los del mercado español.

Nosotros creemos que, en estos momentos, ante el peligro que acecha a miles de puestos de trabajo directos —más de 20.000—, y a más de 30.000 indirectos, el Gobierno español y el Gobierno de Cataluña no pueden continuar en la actitud que están manteniendo; no lo hacen otros Gobiernos a escala de democracias industriales. Salir con esa historia de un parque de componentes es una entelequia, señor Ministro; es una entelequia por todas sus incertidumbres, es una entelequia porque es competencia directa con la única industria automovilística que hay hoy en Cataluña y en España que es competitiva; la auxiliar. Es decir, se trata de trasladar a Zona Franca lo que ya está en estos momentos siendo competitivo.

Usted sabe mejor que yo que, aparte de este «bluff» que se ha marcado el Conseller de la Generalitat de hablar de tres cartas que ya tiene encima de la mesa pidiéndole participar en Zona Franca, hay decenas de fabricantes españoles de componentes que hoy se llevan las manos a la cabeza ante la perspectiva de que se vaya a esta entelequia del parque de componentes en Zona Franca. ¿Acabará toda la industria española como un parque, señor Ministro? ¿Es esa la perspectiva?

Señor Ministro, podemos hablar en serio de Seat en cinco dimensiones, que a mí me hubiera gustado que el Gobierno hubiese tratado en su exposición, huyendo de esa actitud singular que usted ha definido.

Primero, la industrial. Se hablaba en Seat, aunque ya no se habla de ello, de un coche de gama alta que sustituyese al Toledo; de renovación de procesos tecnológicos, especialmente en Zona Franca y en motores; de renovación del proyecto de la furgoneta, e incluso de explorar la viabilidad de un coche gama baja. De todo ello, silencio.

Segundo, la tecnología. Sabe usted mejor que yo señor Ministro, que el centro técnico de Martorell, que es el más avanzado de España, lleva tiempo sin elaborar nada a medio y a largo plazo; 1.500 técnicos de primerísima categoría, con los mejores materiales de investigación, no están elaborando nada a medio y a largo plazo. ¿Tenemos que creer esas historias que usted nos cuenta en nombre de Volkswagen?

Tercero, tema financiero. Quizá lo más positivo de cuanto ha informado usted hoy, por la seguridad que da que lo diga un miembro del Gobierno, es que Volkswagen está dispuesta a hacerse cargo de las pérdidas de 1993 en una cantidad que usted ha cifrado prácticamente en la misma que reconocen. ¿Será un nuevo endeudamiento en marcos sin seguro?

Cuarto, tema comercial. Usted tampoco ha explicado, por ejemplo, que Seat ha facilitado a Volkswagen toda su red comercial en España, lo que ha servido para ayudarle a penetrar en el mercado español, mientras que Seat no se ha beneficiado de la red de Volkswagen en Europa. Usted sabe que ese es uno de los temas que

están encima de la mesa y que no se debate seriamente a la hora de buscar las soluciones a este gravísimo problema del buque insignia de la industria automovilística española como es Seat.

Quinto, tema social. Los sindicatos están con mayor talante negociador que todos los que hasta ahora han hablado en nombre de las otras autoridades sobre esta problemática, ahora bien, a partir de la credibilidad de unos compromisos sobre planes de viabilidad industrial, de los cuales se deberían deducir los planes de reestructuración de plantillas, no al revés.

Yo le vuelvo a plantear, señor Ministro, ¿a qué deben acogerse los sindicatos? ¿A lo que usted dice?, ¿a lo que está diciendo Volkswagen?, ¿a lo que se dijo en septiembre?, ¿a lo que se firmó en abril y que costó ya del orden de los 4.000 millones al contribuyente respecto al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y planes de jubilación?

Señor Ministro, yo le pediría que, en su segunda intervención, entrase en materia y, más allá de esta declaración tan genérica de un compromiso singular, nos anunciase qué medidas piensa tomar el Gobierno ante aberraciones como las que yo he citado, que son las auténticas fuentes del problema. Una multinacional puede decir libremente cuando le parezca qué va a hacer con sus inversiones, pero un Gobierno tiene mecanismos para reaccionar. ¿O no los tiene, señor Ministro?

El señor **PRESIDENTE**: ¿Restantes Grupos que desean intervenir?

Por el Grupo Catalán, *Convergència i Unió*, tiene la palabra el señor Sánchez i Llibre.

El señor **SANCHEZ I LLIBRE**: En primer lugar, quiero agradecer la comparecencia del señor Ministro por su información respecto de la situación actual de Seat.

Resumiendo un poco las cifras que nos ha dado el señor Ministro y las que tenemos nosotros a través de las diferentes informaciones que últimamente han aparecido en los medios de comunicación, entiendo que Seat se encuentra en una situación en la que hay unos puntos fuertes muy importantes, en los que valdría la pena profundizar, y unos puntos débiles, que también resaltaré. Y valdría la pena poner en marcha los mecanismos necesarios suficientes para poder solventar esta difícil papeleta que tiene presentada el Gobierno de la Generalitat, el Gobierno español y, en definitiva, la sociedad española, en general.

El señor Ministro ha dicho en su intervención que Seat era una empresa significativa del Estado español, pero yo voy mucho más lejos. Nosotros entendemos que Seat, en estos momentos, es la única empresa automovilística del Estado español. Y digo la única empresa automovilística porque es la única empresa que en estos momentos genera marca propia, tanto en el Estado español como para la exportación. Usted ha dicho en

su intervención que el 61,3 por ciento de su producción era con la marca Seat. Es la única, o de las únicas empresas, que tiene diseño propio, es de las pocas empresas del Estado español que tiene investigación y desarrollo, que tiene el centro de compras en sus centros de decisión, que está creando modelos competitivos que, a la luz de los datos que nos ha dado el señor Ministro, vemos que representan unas exportaciones importantísimas dentro de Seat y dentro del conjunto del Estado español —no olvidemos que Seat en el año 1992 hizo exportaciones por un importe de 374.000 millones de pesetas— y, en estos momentos, dispone de la planta industrial de fabricación de automóviles más moderna, recientemente inaugurada en Martorell. También dispone de una gran red comercial, tiene veintitantos mil puestos de trabajo directos y unos 30.000 indirectos. Es verdad que estamos en unos momentos en que Seat y todo el sector automovilístico tiene unos puntos débiles que están circunscritos en la crisis estructural internacional que hay hoy, dentro del sector del automóvil. Y, a pesar de todo esto, Seat continúa exportando modelos y coches rentables. Y estamos inmersos en esta crisis coyuntural económica que hoy afecta al Estado español, independientemente de que también afecta a los demás estados de la Comunidad o de la Unión Europea.

Todo esto lleva a que en Seat haya un exceso de plantilla para la producción que en estos momentos tiene planteada. Seat dispone de cuatro centros de producción, que el señor Ministro ha detallado en su intervención, algunos de los cuales, quizá por los avances tecnológicos o por la competitividad, han quedado desfasados. Y aquí sí que convendría poner en marcha los mecanismos que antes dije que valía la pena para poder solventar esta difícil papeleta.

¿Cuál es la estrategia de futuro que habrían de seguir las administraciones para poder solventar este problema? En primer lugar, creemos que hay que consolidar a Seat como un fabricante de automóviles competitivo y con capacidad para seguir con las producciones y con las exportaciones importantes que hoy realiza a los demás países de la Comunidad. Consolidar a Seat como un fabricante de automóviles, con las características que antes he comentado y que, en estos momentos, tiene Seat.

Esto conduce a una serie de decisiones importantes con las cuales seguramente se va a producir un excedente de plantilla importante que valdría la pena intentar por parte de todos los agentes y de todas las administraciones que sea lo menos traumático posible.

¿Qué papel han de jugar las administraciones para poder llevar adelante que Seat pueda ser un auténtico fabricante de automóviles?

Lamento que en su intervención, señor Ministro, no nos haya dado soluciones concretas por parte de la Administración central sobre lo que piensa hacer y lo que

piensa aportar. Nos ha hablado de jubilaciones, nos ha hablado de otras cosas, pero no ha dicho qué pensaba aportar el Gobierno central para paliar esta crisis importante que está atravesando Seat.

El pasado 6 de octubre me referí en el 80 por ciento de mi intervención a Seat y le pregunté por las fórmulas que el Gobierno en aquellos momentos pensaba poner en marcha para paliar esta difícil situación; entendí que se estaban produciendo visitas importantes en el Estado español por parte del Presidente de Volkswagen; usted también las mantuvo, ya nos lo ha referido, pero hoy no nos ha dicho qué piensan poner en marcha. Nos ha dicho que ustedes piensan seguir un papel de testigos referenciales o con una responsabilidad singular respecto al seguimiento de Seat o de los sucesos que se produzcan en esta cuestión tan problemática.

Pienso que en su próxima intervención nos va a decir qué piensa poner encima de la mesa para poder paliar esta difícil situación.

No entiendo la manifestación que hubo ayer en Barcelona de los trabajadores de Seat, convocada por los sindicatos, cuya actuación respeto profundamente: —no voy a entrar en valoraciones ni en su actitud—; sí me sorprendió muchísimo la presencia de destacados dirigentes del Partido Socialista de Cataluña PSC-PSOE en segunda fila de la manifestación. Me gustaría saber, señor Ministro, si sus compañeros o los dirigentes del Partido Socialista catalán y el Gobierno están en la misma dirección y piensan que efectivamente hoy en Seat hace falta una reestructuración importante, que permita salvar la continuidad de la industria, o si, por otra parte, están en carros o trenes diferentes. Es evidente que esta reestructuración no es un problema fundamental y quizá estemos a expensas de Volkswagen, aunque esto ya no se va a producir porque en su intervención ha dicho clarísimamente que piensa poner financiación y no tirar las llaves por debajo de la mesa. Me gustaría saber cuál es la situación y cuál es la relación entre ustedes y los dirigentes del Partido Socialista catalán, que ayer estaban en segunda línea de la manifestación, como digo.

Si, yendo a la manifestación, el Gobierno va a poner soluciones inmediatas desde la Administración central para solventar la papeleta, yo le digo que, desde Convergència i Unió, vamos a estar en esta manifestación también para poder abordar esta reestructuración importante.

Pasando ya a las otras administraciones autonómicas, con competencia en esto, no le voy a dar información especial, pero hoy ha salido en diferentes medios de comunicación que la Generalitat ha puesto en marcha ciertos mecanismos o ha anunciado ya unos mecanismos especiales de financiación para poder aportar un futuro parque de proveedores. Por la exposición que ha hecho el señor Ministro de que había la posibilidad de nacionalizar más componentes electrónicos para la

fabricación, se darían facilidades a una cantidad aproximada de 6.000 millones de pesetas para facilitar esta incorporación de proveedores que, en definitiva, pudieran acoger la desocupación que se pueda producir con esta reestructuración que estamos convencidos de que, desgraciadamente, necesita en estos momentos la compañía Seat.

No quiero esconder que a lo mejor exista una responsabilidad importante por parte de los dirigentes de Volkswagen que, en su momento, compraron, con unos costes importantísimos por parte del INI. Me remito a la exposición que hice en su comparecencia del día 6 de octubre; entendía que, si esta regulación o esta reestructuración de la compañía obedecía a ciertos motivos tecnológicos por un cierto desfase de algunas plantas, se podía comprender, pero que en ningún momento, ni el Gobierno español ni el Gobierno que tiene competencias en las diferentes comunidades podía aceptar que se produjera una deslocalización de ciertas factorías hacia otros países, concretamente, hacia la República Checa o la República Eslovaca, que, quizá, en estos momentos puedan producir con unos costes de mano de obra mucho más bajos.

No estamos de acuerdo en abordar esta reestructuración para poder propagar una deslocalización de la empresa, porque entendemos que este no es el caso y aquí sí habría que pedir responsabilidades o habría que presionar para que Volkswagen no adoptara estas posturas. Entendemos que por parte de Volkswagen (ya lo ha dicho usted en su intervención) hay un cierto compromiso de aportar el capital suficiente para sufragar las pérdidas del último año, los 120.000 millones de pesetas. Hay que hacer un seguimiento especial, a fin de evitar la segregación de la planta industrial de Landaben; me parece que esto no está demasiado claro. Nosotros entendemos que hemos de sustentar esta ampliación de capital pero, en ningún momento, que se pueda segregar la planta industrial de Landaben. Y hay que mantener también todos los centros de producción a un nivel competitivo.

Entrando de lleno ya en la Zona Franca, también se ha comentado que había posibilidades de mantener los sectores de estampación y de fundición.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, señor Sánchez i Llibre, que vaya intentando terminar.

El señor **SANCHEZ I LLIBRE**: Por otra parte, desde la Administración central, y con la corresponsabilidad que compete a las Administraciones autonómicas, hay que intentar que los compromisos de nacionalización de más fabricación por parte de los proveedores españoles en cuanto a los componentes electrónicos se pueda cumplir para poder abordar definitivamente con éxito la desocupación que pueda producir esta reestructuración urgente que necesita Seat.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Voy a compartir mi tiempo con el señor Marsal, que intervendrá a continuación. Trataré de ajustarme, en la medida de lo posible, al tiempo que tiene el Grupo.

Quisiera empezar señalando que comparto con otros portavoces la valoración de la importancia que el sector del automóvil tiene en España, una importancia indudable, puesto que en ella están prácticamente todas las multinacionales del sector. Efectivamente, ha habido una evolución cambiante en los últimos años respecto de una situación de prosperidad, de aumento de la producción, de aumento de las exportaciones; ha habido una situación francamente buena del sector, que ha producido un crecimiento significativo, en particular de la empresa Seat en el entorno de Volkswagen. Y ahora esa situación ha cambiado; incluso el año pasado todavía se estaban aumentando las exportaciones de Seat y, sin embargo, esa situación ha cambiado por un decrecimiento significativo que es el que conduce indudablemente a un cambio de expectativas, de una situación de crecimiento a otra de decrecimiento, a un cambio en los planes de las distintas empresas.

En primer lugar, quisiera señalar que estamos en el marco de una empresa privada, que funciona en régimen de competitividad, que es un sector de multinacionales, que buena parte de ellas están presentes en nuestro país, están presentes en Europa, y que cualquier actuación de los poderes públicos puede ser objeto de recursos; es un sector muy sensible a cualquier tipo de actuación pública y esto lo tenemos que tener en cuenta desde el principio.

Y voy a decir cuál es, desde mi punto de vista, la referencia de la venta de Seat a Volkswagen que se produjo en el año 1986. Yo creo que las referencias en política son referencias públicas. Hubo un debate parlamentario (tengo aquí en mi poder su reproducción) que se produjo el 11 de febrero de 1986, justamente para ratificar el decreto-ley 7/1985, por el que se daban los 185.000 millones de pesetas necesarios (además de los previstos en los presupuestos ordinarios del INI), para el saneamiento económico de la empresa, de cara a instrumentar los acuerdos. Acuerdos que expuso el entonces Ministro de Economía y Hacienda, señor Solchaga, en la Cámara. Yo también intervine como portavoz del Grupo Socialista; hay intervenciones de todos los grupos y yo creo que a ellos nos tenemos que atender, como el contenido de aquellos acuerdos que significaban, por una parte, el saneamiento económico de la empresa para que pudiera producirse la venta, la compra gradual de participaciones de Volkswagen; primero un 51 por ciento, después un 75 por ciento, en diciembre de 1986, y el 99 por ciento en 1990, cosa que se cumplió. También se comprometían inversiones en

tre 400.000 y 500.000 millones de pesetas y las inversiones que se han producido hasta ahora ya superan los 400.000 millones de pesetas; luego también hay cumplimiento de ese compromiso; el mantenimiento de la marca y de la capacidad de desarrollo de la empresa Seat era una de las preocupaciones del Gobierno, que también se comprometió, y se mantiene ese compromiso; en mantenimiento del empleo, en aquel momento la expectativa era peor de lo que ha sido la realidad, porque se pensaba en una disminución de 3.000 empleos que no solamente no se ha producido, sino que, por el contrario, en este período de tiempo ha aumentado el número de empleados de Seat en más de 3.000 personas.

Yo creo que el marco de los acuerdos que se produjeron en aquel momento se ha venido cumpliendo hasta estos momentos. Ahora bien, efectivamente, nos encontramos con una situación de crisis y de repente el crecimiento que se ha producido en los años pasados pasa a ser decrecimiento, cambia la coyuntura y tenemos que afrontar una situación de crisis, desde mi punto de vista desde una política activa por parte del Gobierno, sabiendo las limitaciones que al Gobierno le impone el marco competitivo en el que se desarrolla el sector, pero manteniendo una posición activa.

La primera negociación que nos parece que tenía que llevar a cabo el Gobierno, y la ha hecho, es para resolver el problema de futuro de la empresa, la preocupación de que Seat se mantenga como una empresa con capacidad de diseño, con marca propia, con desarrollo; es decir, el reflejo de aquellos acuerdos que se produjeron cuando se hizo la venta.

Las negociaciones del Gobierno con la compañía han ido en esa dirección, garantizando el mantenimiento de Seat como empresa independiente, con capacidad de diseño y de desarrollo de nuevos productos, con marcha propia y con autonomía en su función comercial. Nos parece en este sentido muy importante la inyección financiera necesaria para compensar las pérdidas de estos años, esos 120.000 millones de pesetas de que se habla; nos parece muy importante mantener la planta de Landaben, que también es un compromiso que parece que se ha asumido por parte de la empresa, y que se dé una mayor capacidad de maniobra; puede facilitar la negociación con la parte social una mayor capacidad de maniobra en el terreno de los componentes, en el cual quizá la situación hasta ahora no ha sido todo lo satisfactoria que se desearía.

Yo creo que en esa primera parte de la negociación el Gobierno estuvo muy atento, la planteó en el momento oportuno y da la impresión (y el señor Ministro podrá corroborar o no mis palabras) de que hay unas ciertas garantías en esta continuidad de la empresa en esa inyección financiera y en esa mayor capacidad de maniobra respecto a los componentes.

Parece necesario que se produzcan unos acuerdos en

el seno de la empresa, entre la empresa y los trabajadores. Ahí hay pendiente otra negociación y yo creo que la posición de los poderes públicos debe ser de apoyo al acuerdo; vamos a intentar que, efectivamente, se salga de esa situación buscando la competitividad de la empresa, por una parte, y, al mismo tiempo, el acuerdo entre la empresa y los trabajadores.

Hay que facilitar todos los mecanismos de apoyo posibles desde el sector público, sin que puedan ser recurridos ante la Comunidad Económica Europea, sin que se salgan del marco de los apoyos que son posibles dentro de la Comunidad. La posición de los poderes públicos y del Gobierno debe ser de apoyo, de búsqueda de diálogo, una posición que vino a defender el Ministro en su primera intervención ante esta Comisión, una política activa de cara a llegar a un acuerdo, en la medida de las posibilidades de las administraciones públicas.

En este momento, por tanto, es muy difícil determinar cuál va a ser la cuantía de los apoyos y cuáles van a ser los mecanismos de los apoyos. Yo pienso que justamente hay una negociación por delante; esa negociación se debe llevar a cabo, deben posicionarse los sindicatos y la empresa y debe verse cuál puede ser la capacidad de actuación de las administraciones públicas. Desde nuestro punto de vista, no parecería oportuno que se volviera a responsabilidades como accionista; esa etapa pasó y no sería bueno volver atrás; el Gobierno debe plantearse el tipo de apoyos financieros a través de los mecanismos del Ministerio de Trabajo, etcétera. Yo no concretaría el tipo de apoyos; una posición activa por parte del Gobierno para buscar que se produzca el acuerdo a satisfacción de todos. Por una parte, la garantía de la continuidad de la empresa, de la marca y de lo que ha constituido esa primera parte de negociación entre el Gobierno y la empresa, y, por otra, la necesidad de ese acuerdo que yo creo que vamos a apoyar desde el Grupo Socialista.

Por mi parte, nada más. Cedo la palabra a mi compañero el señor Marsal.

El señor **MARSAL I MUNTALA**: Gracias, señor Presidente.

Constatamos con satisfacción que en las diferentes intervenciones que ha habido de los grupos existía una amplia coincidencia en la importancia del problema y en la trascendencia de las soluciones que se encuentre, un problema que tiene complejas implicaciones, a las cuales no voy a referirme porque lo han hecho diferentes portavoces y, por tanto, no tendría ningún sentido.

Estamos convencidos, como decía antes mi compañero, de la necesidad de llegar a acuerdos entre la empresa y los sindicatos y, por ello, apoyamos plenamente un proceso de negociación entre ellos. Contrariamente, por lo que nunca estaremos es por posiciones numantinas que, como su nombre indica, acaban, no con la salvación de los sitiados, sino con su total destrucción.

Los sindicatos están defendiendo sus intereses y los de los trabajadores, como es su obligación, y creo que lo están haciendo con un sentido de la responsabilidad importante.

El señor Ministro ha expuesto la situación, sus preocupaciones, que nosotros compartimos. No creemos que la participación de las administraciones públicas en el capital de la empresa sea una solución, entre otras cosas porque no soluciona los problemas reales que en este momento tiene la empresa.

Queremos dejar claro nuestro apoyo al Ministro y estamos convencidos de que en este proceso se debe proceder, por parte de las administraciones públicas, con sentido de la prudencia y de la responsabilidad, principalmente porque, como también ha dicho el Ministro, estamos en el principio de un proceso negociador, y no creemos —como alguien ha dicho— que la actitud del Ministerio hasta este momento haya sido pasiva; ha sido lo que tenía que ser en estos momentos.

Este sentido de prudencia y responsabilidad no es evidentemente incompatible con una actitud de firmeza para garantizar los objetivos fundamentales que el Ministro señaló en su primera comparecencia en esta Comisión, que hoy han vuelto a ser repetidos y a los que, por tanto, no me referiré.

También creemos que debe tenerse en cuenta la incidencia en el sector que deben tener las reformas del mercado de trabajo y los aspectos de la dimensión europea de la crisis del automóvil.

Permítanme realizar una breve consideración ingenua, sumamente ingenua, pero que creo que debemos hacer. A veces puede parecer para los ciudadanos que olvidamos que bajo los fríos números estamos hablando de personas, pues 9.000 posibles afectados no son un número, son 9.000 hombres y mujeres con sus familias y una posible perspectiva de problemas. ¿Podemos los políticos darles la sensación de que sólo hablamos de números sobre el papel y no de personas concretas con nombres y apellidos? ¿Cree alguien que si esta sensación se produce vamos a contribuir a solucionar el problema? Creemos que no. ¿Hay contradicción en nuestra actuación? Creemos también que no.

Dar pleno apoyo al Gobierno y a sus posiciones, como hemos hecho y vamos a seguir haciendo, no es ni contradictorio ni incompatible con expresar solidaridades con la voluntad negociadora de los trabajadores y de los sindicatos para conseguir unos resultados claramente compatibles con los objetivos que señalábamos: mantenimiento de la marca, de la capacidad de decisión, de la capacidad de producción, del tejido industrial y del mayor número posible de lugares de trabajo.

Finalmente, no quiero dejar de expresar el compromiso firme en encontrar y apoyar aquellas soluciones realistas a corto y a medio plazo que permitan mantener la mayor cantidad posible de lugares de trabajo, la

minimización de los costes sociales que van a producirse y el mantenimiento del tejido industrial del sector, que afecta a Seat, también al amplio sector auxiliar que tiene gran importancia en la Zona Franca, pero también en otras zonas de Cataluña y de España, ya que tampoco serían soluciones reales aquellas que, solucionando el problema de una zona, lo trasladaran a las otras zonas.

Con la seguridad, por las distintas intervenciones que ha habido, de que se va a contar con el apoyo de todos los grupos en la consecución de estos objetivos, doy las gracias por su atención y por la benevolencia de la Presidencia en el tiempo concedido.

El señor **PRESIDENTE**: Para el turno de réplica tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Eguiaray Urcelay): Muchas gracias, Presidente.

Quería empezar en este turno por explicarles, remontrándome un poco, algunos de los antecedentes que han sido aludidos por diferentes Diputados en sus intervenciones, no para volver de nuevo la mirada al pasado, sino para despejar definitivamente algunas de las cosas que permanentemente se hacen latentes o que parecen plantearse sobre la crisis de Seat.

Quiero decirles que Seat, que, como saben, se creó en el año 1950 con la participación del Instituto Nacional de Industria, y que llegó a un proceso de alianza y después de participación en el capital también con Fiat, llegó un momento en que aprovechó un período de un fuerte crecimiento económico, especialmente el que tuvo lugar en España entre el año 1959 y el año 1973, y llegó a producir, en el año 1974, 365.000 vehículos.

Quiero llamarles la atención sobre 365.000 vehículos producidos por Seat entonces en relación con lo que en este momento entiende la titular de esa empresa que es, si me permiten la «technicality», el punto de equilibrio, el «break-even point», situado ahora en alrededor de los 320.000, y quiero que tomen en consideración esa cifra en relación con la evolución de un pasado y la actual situación, que es muy distinta, habiéndose alcanzado quinientos y pico mil vehículos en el año 1992 y bastantes menos, sin embargo, en 1993.

Aquella decisión, la decisión de desprenderse en su momento, por parte del INI, de la empresa Seat, no solamente me sigue pareciendo adecuada, sino que es una decisión en la cual no ha existido ningún tipo de cláusula secreta, como reiteradamente he tenido ocasión de decir, que pudiera significar que ya se estaba augurando una situación de dificultad como la que en este momento existe.

Después de la crisis del petróleo, en el año 1973, y fundamentalmente a partir de 1976, Seat entra en pérdidas, y entra en pérdidas absolutamente crecientes, como saben ustedes.

En el año 1980 se produce la ruptura con Fiat. El futuro de Seat se presentaba con una plantilla de 32.500 personas, con una productividad absolutamente ridícula en términos comparativos a nivel internacional, no ligada, encima, con ningún grupo multinacional, y con unos costes financieros, a la sazón y en la época, de un 17 por ciento, frente a una media del sector que era del orden del tres por ciento.

No quiero volver sobre el pasado. Les quiero dar simplemente algunos datos sobre una decisión que costó mucho dinero, sin duda alguna, al sector público, pero que fue una decisión que permitió que Seat hasta el momento presente haya tenido un futuro garantizado, haya crecido en empleo, haya crecido en inversiones, haya crecido en exportación, haya crecido en producción, haya crecido, además, en generación de tejido industrial. Es verdad que nos costó dinero. Les he dado antes una cifra indicativa, no pretendo que sea la última cifra, y les he hecho la advertencia; dependiendo de cómo se analice y desde qué momento se empieza a considerar que es apoyo financiero al proceso de cesión, naturalmente obtendríamos una cifra u otra.

En ese proceso de venta, que es un proceso con una negociación muy larga, muy complicada además, el Gobierno de la época, y el Instituto Nacional de Industria, en particular, en ese momento, estableció, junto con la contrapartida de saneamiento financiero y de saneamiento laboral, que exigía también Volkswagen, exigió algunos compromisos que son exactamente los que volvemos a exigir hoy. En concreto: el mantenimiento de la marca Seat; la existencia de tres gamas de vehículos en aquella época, la gama Marbella, la gama Ibiza y la gama hoy llamada Toledo, que entonces se llamaba SXX (eran las siglas más o menos secretas todavía de los productores de vehículos); una red comercial propia; la potenciación del centro de I+D de Martorell y, desde luego, acometer las inversiones a las que antes he hecho referencia, que formaban parte de todo ese plan industrial.

Fijense en que precisamente esto es lo que en este momento nos sigue volviendo a interesar, después de un período en el cual se han producido obviamente dificultades. Toda la política del Gobierno ha estado en el pasado, como lo está en el momento presente, dirigida a garantizar la viabilidad de una empresa competitiva, en un mundo más competitivo hoy del que era entonces, pero fundamentalmente asentada en los mismos parámetros de política industrial, capacidad de diseño, capacidad de producción de componentes, capacidad de comercialización, capacidad, en definitiva, de un grado de autonomía, aunque integrados dentro de una multinacional como Volkswagen.

Había dos alternativas ya en la época anterior y cualquiera que haya tenido familiaridad con el sector del automóvil o que se haya preocupado posteriormente de ver los precedentes de todo este proceso sabrá que

no es ningún secreto ni forma parte de ninguna cláusula secreta, como esas que a veces se han citado en el anexo 13 del contrato del INI con Volkswagen. Se contemplaban, obviamente en términos técnicos, dos posibilidades. Un primer proceso era invertir para modernizar la Zona Franca y un segundo proceso era construir una nueva planta de montaje en Martorell y transferir la actividad de la Zona Franca. Esto estaba contemplado técnicamente, no como un compromiso que tuviera que asumir el nuevo propietario, sino como dos posibilidades que estaban dentro del plan industrial.

La segunda, la de construir la planta de Martorell, era la alternativa de mayor inversión y fue la que para Volkswagen en principio aparecía como más deseable, pues conducía a una Seat más competitiva en términos de productividad y de la evolución de las industrias del automóvil en la época.

Sin embargo, desde 1985 se produce un crecimiento en flecha en la producción automovilística. Tal crecimiento se produce en el año 1985 y se preveía una producción de 383.200 vehículos en el año 1990. Les he dado antes las cifras de las unidades a que se llegó en 1990, 1991 y 1992. Es tal la diferencia entre las perspectivas de crecimiento del número de vehículos contemplada anteriormente y las que después se produjeron que sin duda alguna esa expectativa que parecía más razonable en términos industriales fue dejada de lado por los nuevos titulares de Volkswagen, que prefirieron hacer las dos cosas: el mantenimiento en el momento de la Zona Franca, sin contemplar Martorell como una alternativa a la Zona Franca, y posteriormente hacer la inversión en Martorell.

El mercado, como les decía, se comportó tanto mejor sobre lo previsto que en el año 1991 llegó a producir Seat 550.000 vehículos, alcanzando una plantilla de 28.600 personas.

Esta es una parte de la historia. La parte de la historia que, sin embargo, no se explica, en la cual alguno de los intervinientes ha puesto énfasis, es la de por qué se producen diferentes expectativas a finales del año 1992, incluso a comienzos de 1993. Se me preguntaba por qué no daba yo algunas explicaciones de eso.

Sobre lo que ha ocurrido uno puede dar muchas explicaciones. Uno no tiene, desde luego, la intención de parecer poseedor de la verdad. Tengo menos seguridad que la que he visto en algunos de ustedes; especialmente el señor Ribó parecía tan convencido de lo que decía que pretendía que yo estaba ocultando algunos datos. Sí les puedo dar algunas explicaciones que no son necesariamente las mías, porque incongruencias ha habido, y muchas. Les acabo de poner de manifiesto cambios en previsiones, pero les citaré simplemente algo que no solamente sorprendió a Volkswagen, al parecer, y a Seat, sino, desde luego, a la opinión pública.

Les recuerdo que en el primer trimestre de 1993, in-

cluso casi llegando al verano, todavía se seguía hablando de la producción de un nuevo vehículo en Cataluña que se dio en llamar «Rose» y todavía se hablaba, con involucración de algunos actuales dirigentes de Volkswagen, de un nuevo vehículo a fabricar en el País Vasco, en concreto en un lugar que me es bastante familiar llamado Amorebieta.

Si tuviéramos que hablar de cambios, de expectativas frustradas, etcétera, no tendrían ustedes más que recurrir —y esto lo conozco con bastante intensidad— a la opinión pública en el País Vasco, que durante algún tiempo estuvo frotándose las manos pensando que por fin se instalaba una planta de automóviles en el País Vasco o, naturalmente, a los que son en este momento los principales afectados por la crisis de Seat, cuando se había contemplado incluso la posibilidad de una alianza con Suzuki para producir un nuevo vehículo de dimensiones muy pequeñas que podía ser eventualmente competitivo en un mercado mundial en el que es verdad que se están haciendo en algún lugar vehículos de tamaño especialmente pequeño.

No estoy haciendo un relato de cuál es mi interpretación; estoy haciendo un relato de qué es lo que los titulares de la empresa piensan que ocurre y cuál es la responsabilidad que dicen que debe asumir y cuál es el papel que a los demás nos corresponde. Luego volveré sobre esta cuestión.

Quiero hacer alguna referencia al origen de las pérdidas de acuerdo no con mi propio relato, sino con la interpretación de los resultados que hacen los responsables de Seat o, en este caso, el accionista Volkswagen.

Es verdad que Volkswagen se sintió, de acuerdo con lo que por lo menos al Gobierno le consta según las explicaciones recibidas, muy sorprendido con los resultados de Seat a lo largo del año. Y es verdad que las previsiones que mes a mes se venían transmitiendo a Volkswagen fueron permanentemente desmentidas por los hechos. Es verdad que llegó un momento en que eso produjo una situación de enorme inquietud, puesto que se corrigieron permanentemente las expectativas de producción, de demanda y, en consecuencia, de resultados financieros, hasta que llegó el momento en que ese tema fue, al parecer, ya definitivo. Es verdad, por tanto, que Volkswagen se encontró con unas pérdidas muy superiores a las del año anterior y encima sin una solución previsible en el plazo inmediato, habida cuenta de la situación de demanda del sector.

Les quiero hacer el mismo relato que ha recibido el Gobierno, para que no me digan que estoy ocultando ningún dato, de los orígenes de las pérdidas, de una manera sintética.

Se puede explicar de muchas formas, pero es fácil de entender —les doy las cifras en marcos alemanes— a partir de dos parámetros: ingresos inferiores a los previstos por una cuantía de 765 millones de marcos y mayores costes o gastos por una cuantía de 593 millones

de marcos. Eso totaliza 1.358 millones de marcos, que verán que es al cambio aproximadamente la cifra de previsión de pérdidas evaluadas para 1993.

Los ingresos inferiores de acuerdo con los responsables derivan de que se producen menores volúmenes de los modelos Toledo, Marbella y Polo. El «mix» de mercados y el alto coste de las ventas, unido a estos menores volúmenes explican 572 millones de marcos de pérdidas y, en el caso del Ibiza, una producción inferior a la prevista, más el «mix» de mercados y la remuneración obtenida en los diferentes mercados de producción doméstica y de exportación explican 193 millones de marcos adicionales.

En el caso de los costes, una mayor deuda que la prevista explica 245 millones de marcos; menores costes de los intereses, 82 millones de marcos; costes de compra de materiales, 108 millones, y el desarrollo de algunos nuevos modelos emprendido y después abandonado, por lo menos temporalmente, el Rose, el Cabrio, etcétera, 42 millones, que, junto con otros costes de 116 millones, totalizan los 593 millones de marcos a los que anteriormente me refería.

Voy a hacer una puntualización nada más. Según Volkswagen, en sus pérdidas la devaluación tiene una incidencia del 12 por ciento. Se puede atribuir a muchas cosas: al seguro de cambio, a los cambios en la paridad, a la participación de componentes. Según ellos, en los resultados finales consolidados del año eso explica exclusivamente el 12 por ciento, lo cual, sin duda alguna, no es una cifra desdeñable.

Permítame, señor Presidente, que trate de contestar a algunas de las cuestiones que se han planteado en las distintas referencias que han hecho los Diputados.

En primer lugar, el señor Milián Mestre se refería a la gravedad de la situación, al hecho de que Seat es una compañía privada y, ciertamente, aprovechaba el turno para hacer una crítica a la política del Gobierno, no sé si a la pasada, a la presente o a la futura, sobre la incapacidad del Gobierno para crear condiciones que pudieran imposibilitar la crisis del automóvil.

Me temo que con ese argumento, señor Milián, tendría usted que llegar a unas conclusiones tremendas en el conjunto de las políticas económicas de los diferentes gobiernos, porque es sabido que este Gobierno ha hecho una política muy inadecuada de acuerdo con sus opiniones, pero no es menos cierto que eso no explica, sin embargo, la diferencia de resultados en la industria del automóvil entre este país y lo que está ocurriendo en Italia, Alemania, por ejemplo, o simplemente en Francia, por referirme a algunos países en los que no solamente son más ilustrados y más inteligentes, sino que al mismo tiempo hacen mejor las cosas que este Gobierno socialista que tiene España.

En segundo lugar, estoy de acuerdo con usted en la caracterización que ha hecho en líneas generales. Creo que ha tenido la ocasión de repetir, básicamente, los da-

tos que la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles está utilizando para describir la situación del sector, lo cual es muy legítimo y en buena parte comparto esas cifras. Es verdad, por tanto, que estamos ante un problema serio. Yo no he entrado en la descripción global de lo que ocurre con todas y cada una de las empresas, pero sí es razonable pensar —y creo que esto forma parte de la preocupación del Gobierno y de la mía personal— que el horizonte que hay en el momento presente no es especialmente positivo, mucho más teniendo en cuenta que casi con seguridad todas —salvo una— las empresas de automoción de este país acabarán este año en pérdidas. Por lo tanto, esto nos plantea un problema de futuro, un problema serio, al que yo he contribuido con algunas explicaciones y usted, señor Milián, también con otras.

Me plantea usted si la solución a este problema son las reducciones fiscales. Me ha planteado usted el problema del marco laboral. Hacía referencia a algunas opiniones vertidas por un embajador extranjero en nuestro país y se refería usted, en definitiva, a qué es lo que se puede hacer. Después ha hecho usted algunas referencias —que creo que ya están contestadas— a si hubo ocultamiento de cláusulas secretas. Le rogaría que no insistan en algo que no tiene ningún fundamento, que no contribuyan a generar más problemas de los que ya existen, sobre todo porque he tenido la ocasión de desmentir —y creo que con argumentos y hoy les he dado también explicaciones adicionales— algunos comentarios sobre cómo se produjo la venta de Seat por parte del INI, en qué condiciones y en qué horizonte y también con qué compromisos por parte de Seat. Hace unos días tuve ocasión de contestar en el Senado a la misma pregunta formulada en los mismos términos por un Senador del Grupo Popular. Me gustaría que no contribuyéramos entre todos a generar un clima que, en el peor de los casos, sería un análisis del pasado que, sin duda alguna, tampoco contribuiría a resolver los problemas del futuro. Pero, además, no tiene ningún elemento de realidad, ningún dato que pueda permitir apoyar algún tipo de cláusula secreta que no se haya expuesto a la opinión pública.

Se ha referido el señor Milián Mestre a una reflexión mucho más general, en el sentido de qué es lo que se puede hacer cuando vivimos en una economía internacionalizada y no solamente por razones de comercio exterior, sino también internacionalizada por apertura de intercambios, pero sobre todo por el hecho de que empresas multinacionales de distinto tipo operan en diferentes lugares del mundo y, naturalmente, tienen una estrategia más o menos consolidada en términos de grupo, lo cual muchas veces desborda la capacidad de los gobiernos de actuación y la oportunidad que de ahí se derivaría de llevar a cabo una reflexión de carácter multinacional en el ámbito de la Comunidad que pudiera poner coto a algunos de los efectos que de ahí se deri-

van. Creo que es una reflexión como para tomarla en consideración; es obvio que forma parte del panorama económico-industrial, no solamente de España, sino del mundo —no, por cierto, desde el año 1993, sino desde hace bastantes más años—. Yo no quisiera sacar la conclusión, en relación con este tema, de que lo que hay que hacer es considerar nefandas a las empresas multinacionales; por el contrario: creo que lo que hay que hacer es saber que este mundo va a seguir funcionando en esos términos y que es obvio que tiene que haber también reglas de juego, mecanismos que permitan contrapesar esos poderes, que son poderes, obviamente, muy importantes, lo cual creo que no nos lleva fácilmente en este momento a la solución de problemas como el que teníamos que contemplar.

En cuanto al problema de Seat, decía el señor Milián que Seat es clave para Cataluña, parafraseando al Presidente de la Generalitat. Yo lo creo y diría que no solamente es clave para Cataluña; me parece que es clave también para España; no quisiera que se convirtiera en un problema catalán, porque no lo es; es un problema español, es un problema de todos, es un problema del conjunto de la industria de nuestro país, lo mismo que la siderurgia —aunque en otro sentido— no es un problema vasco o asturiano, sino de la industria de este país, sea cual sea la localización preferente de unas y otras empresas y, por lo tanto, en esos términos tenemos que tratarlo.

¿Dinero público y dinero público de la Generalitat? Si la pregunta es —y con esto me adelanto a algunas otras contestaciones— para responder en nombre de la Generalitat, no hablaré por la Generalitat. Entre el Gobierno de la nación y el Gobierno de la Generalitat existen unas excelentes relaciones y un clima de cooperación en la resolución de los problemas y de comunicación en relación con un problema que nos afecta a todos. La Generalitat es responsable en este momento de la instrucción del expediente de carácter laboral y no es menos cierto que también tiene una responsabilidad sobre su propio tejido industrial en cooperación, obviamente, con el Gobierno. Por lo tanto, estamos tratando de trabajar lo más unidos posible en la búsqueda de soluciones, lo cual no quiere decir que siempre tengamos que decir exactamente las mismas cosas, como corresponde a dos gobiernos diferentes sustentados, básicamente, por fuerzas políticas distintas. Es obvio que hay una actitud que yo entiendo que sí es de responsabilidad y una actitud que va a exigirnos mayores esfuerzos de concertación y de actuaciones.

He oído decir —y no hago más que citar diferentes temas, pero ésta es la posición del Gobierno español; no quiero hablar en nombre del Gobierno de la Generalitat— que no habrá inyección en términos de capital. Yo, personalmente, lo he dicho en un buen número de ocasiones, el Gobierno por boca de su porta-

voz lo ha repetido, etcétera, y no me parece que sobre ese tema debiéramos decir nuevas cosas. ¿Significa eso excluir otro tipo de apoyos? El señor Milián me preguntaba qué tipo de conversaciones están llevando con Volkswagen. Señorías, no paramos de hablar. No creo que sea especialmente interesante relatar todos y cada uno de los contactos que hay y a qué nivel se producen. Hay un día que una entrevista es más o menos espectacular porque hay expectación, en la medida en que viene el Presidente de Volkswagen a España, etcétera, y otros días hay contactos telefónicos que se producen con los responsables directos de Seat, que es con quienes, obviamente, va a haber que hablar a lo largo de todo este proceso.

¿Qué ayudas se pueden considerar? Me gustaría decir una cosa de carácter general. Señorías, en Europa existen, fundamentalmente, tres sectores que están con normas de derogación de lo que serían normas generales de la competencia, y son: la siderurgia, la construcción naval y la industria del carbón. En el resto de los sectores —y de ahí que sea tan difícil producir equiparaciones sencillas entre unos sectores y otros— es muy difícil llevar a cabo políticas sectoriales, en el sentido de políticas aceptadas en términos comunitarios, sin afectar, de una manera no aceptable por las reglas de la Comunidad, a la competencia. Cuando uno se plantea una crisis como la crisis de Seat, sin duda alguna una empresa a la que después el señor Sánchez i Llibre quería enfatizar como la principal empresa —yo también lo he hecho— de este país en términos automovilísticos, sin duda alguna, uno no solamente puede contemplar esta empresa —lo digo no para eludir el problema de Seat, sino para contemplar la globalidad del problema del automóvil— sino también el hecho de que hay muchas más empresas en el sector del automóvil en nuestro país. Incluso uno debe contemplar otras empresas que son empresas ligadas al sector del automóvil, como las de componentes y otras empresas —que no hoy en esta comparecencia, pero quizá dentro de unos días tengamos que hablar— que están también teniendo otros problemas. Les pongo como ejemplo algunos de los problemas que están teniendo lugar en industrias de telecomunicación, simplemente por señalar algunas crisis y algunos problemas de ajuste laboral que existen en este país, que en todos los casos, absolutamente en todos, se está pidiendo la colaboración del Gobierno y, naturalmente, la adopción de medidas más o menos excepcionales, más o menos especiales.

Hay obviamente —y lo quiero decir con claridad—, un marco general en nuestro país de apoyo a todos los procesos de reconversión. Hay un marco, por tanto, laboral en el que nos tenemos que mover y hay un marco que tiene que ver fundamentalmente con los acuerdos a los que se llegue entre las empresas y los trabajadores, sea para los expedientes de regulación de empleo,

sea para los procesos de recesión, con independencia de las modificaciones que del marco legal se puedan producir después del actual proceso de discusión. Este es el marco al que todas las empresas, todas, salvo aquellas afectadas por reconversiones y por un marco jurídico específico, tienen que atenerse. Y digo esto para aviso de navegantes, porque me parece que es una de las señales importantes que el Gobierno tiene que trasladar a la opinión pública. Este es el marco en el que nos tenemos que mover. Lo cual no excluye, obviamente, medidas que, fundamentalmente en opinión, por lo menos, del Ministro de Industria y a reserva de la posición que el Gobierno finalmente adopte sobre este u otros elementos, tendrán que ir, mucho más, por la vía del favorecimiento de un plan industrial de futuro que garantice la viabilidad, la existencia de las empresas de automóviles e incluso de todas las empresas que, aguas arriba y aguas abajo de la industria del automóvil y fundamentalmente de las industrias de componentes, pueden funcionar en nuestro país.

El señor Milián Mestre me planteaba si se pueden hacer más cosas. (Y aprovecho la comparecencia en esta Comisión para decirles algunas cosas en relación con uno de los elementos que permanentemente creo que genera incertidumbre y, al mismo tiempo, contribuye al deterioro de la situación del sector.) ¿Qué se puede hacer en materia fiscal? ¿Es la solución de los problemas del sector las rebajas en la imposición? Miren, he dicho, y lo diré una vez más, que el Gobierno no está contemplando a corto ni a medio plazo, en la situación actual del déficit y en la situación de demanda en este momento, una rebaja en la fiscalidad. Si me permiten una reflexión, reflexión que me gustaría que ningún medio de comunicación recogiera como una posibilidad de futuro, diría que, si el país estuviera viviendo en una situación de déficit diferente de la que en este momento está viviendo, eso podría ser un horizonte que podría merecer una diferente contemplación de la que en este momento existe. En una situación como en la que vivimos y siendo uno de los objetivos fundamentales de la política macroeconómica del Gobierno la reducción del déficit y el descenso del tipo de interés, con una contribución fundamental al saneamiento de diferentes sectores, incluido el sector del automóvil, hay algunas propuestas que tienen tal coste en términos fiscales, tal incertidumbre sobre los efectos que pudieran generarse sobre la demanda que difícilmente se pueden contemplar como posibilidades realistas en este momento. Si se puede hacer, y estamos elaborando y contemplando, un plan de apoyo a los planes industriales en materia de industrias de componentes y especialmente aprovechando una circunstancia que se da en este momento en este país, circunstancia que me parece que, en términos de política industrial, este país tendría que aprovechar. Se han producido cambios en la paridad de la peseta en relación con otras muchas monedas. Eso

ha significado una mayor capacidad de exportación. Ha significado el que algunas empresas, no solamente como consecuencia de las presiones realizadas por el Gobierno, sino incluso en términos de su propia cuenta de resultados, hayan considerado que es bastante razonable pensar que tienen que producir una mayor nacionalización de los componentes fabricados en España en relación con los que anteriormente importaba. Eso afecta a Volkswagen, pero afecta también a empresas de origen japonés y forma parte de un proceso que debíamos ser capaces de alentar. España se ha ganado un lugar muy importante en su industria de componentes en el conjunto de Europa. Son muchas las empresas de componentes en este país que no solamente nutren a nuestras empresas para su producción «in situ», sino también a empresas que fabrican en el Reino Unido, Alemania, Francia o en otros lugares. Tenemos en este momento una posibilidad de hacer posible todavía una ampliación de las capacidades del empleo, etcétera, por esa vía. Hay planes en los cuales estamos trabajando desde el Ministerio y conversaciones, obviamente también, no solamente con Volkswagen, sino con otras empresas multinacionales precisamente para una mayor nacionalización de componentes, que forma parte de las necesidades, al mismo tiempo, de la economía nacional, de las propias cuentas de resultados de las empresas locales, de las empresas instaladas en España, pero, al mismo tiempo, que tiene bastante que ver con el desarrollo tecnológico de nuestro país y también con el empleo. Tendremos que avanzar, por tanto, en esa dirección de una manera decidida, para lo cual estamos contemplando posibilidades de acción, e incluso fondos de los que presupuestariamente, sin alterar las normas de la competencia, son posibles de utilizar para favorecer este proceso.

El señor Ribó me planteaba la complejidad del problema. Yo creo que me ha entendido usted mal, señor Ribó.

Ha tomado usted una expresión textual que yo he utilizado para hacer una caracterización política de la actitud del Gobierno, lo cual simplemente se lo quiero desmentir. He dicho que en la medida en que el Gobierno o el sector público no es un accionista ni un propietario de esa empresa, no puede tener una contribución singular. Eso es todo lo que he dicho. Lo cual está muy lejos de significar, señor Ribó, que este Gobierno no haya tenido ni vaya a seguir teniendo una actitud absolutamente activa en la búsqueda de soluciones para el problema de Seat. Lo que pasa es que esto tiene muy poco que ver, aunque entiendo que su posición es difícilmente identificable con la que he defendido. Usted decía que esto es una actitud contemplativa. Ya me gustaría a mí que las actitudes contemplativas exigieran algo menos de esfuerzo del que le estamos dedicando, algo menos de atención, algo menos de negociación y algo menos también de esfuerzos financieros para el

conjunto del Estado, que es lo que tendrán que pagar el conjunto de los ciudadanos españoles. Hay un marco laboral. Cualquier proceso de reajuste en empresas y especialmente de esta magnitud va a significar una carga extraordinaria sobre el Presupuesto, sin ningún tipo de medidas excepcionales. Simplemente, cuando la Generalitat apruebe, en su momento, un expediente significará que los Presupuestos del Estado tendrán que hacer frente a algunas de esas cargas en materia laboral, en materia de seguridad social, etcétera, cuando esto se lleve a cabo en su momento. Por tanto, no solamente hay ya algo que forma parte del marco que hemos diseñado, sino actitudes que solamente se pueden identificar con un esfuerzo positivo de contribuir a los esfuerzos dentro del propio sector.

Usted hace después algunos juicios sobre Volkswagen. He hecho algunas matizaciones anteriormente y no quiero entretenerme ya sobre esa cuestión. Ha dicho algo, señor Ribó, que me produce un cierto escalofrío. Ha dicho que el Gobierno lo que tiene que hacer es exigir responsabilidades a Volkswagen. No sé si eso quiere decir que el Gobierno no está cumpliendo con la parte de los compromisos o, mejor dicho, está tolerando el incumplimiento por parte de Volkswagen de compromisos adquiridos con el Gobierno o, por el contrario, que usted piensa que el Gobierno puede exigir responsabilidades a un accionista que pierde cientos de miles, en este caso de millones de pesetas. No sé qué tipo de responsabilidad. Lo que le puedo decir es que, si esto hubiera ocurrido en el sector público, se hubiera producido un cambio en la dirección, pero, lamentablemente, ésta es exactamente la misma decisión que ha tomado Volkswagen. No sé a qué se refiere usted con la exigencia de responsabilidades. Me gustaría saberlo, no vaya a ser que yo entienda que el Gobierno no está a la altura de su responsabilidad; pero no sé a qué exigencia de responsabilidades se refiere usted. No estamos hablando de funcionarios; estamos hablando de empresarios y de gente que arriesga, obviamente, su dinero y, al arriesgar su dinero, obviamente, están comprometiendo a mucha otra gente, con consecuencias, en este caso, dolorosas sobre una región, sobre trabajadores, etcétera, y con algunos errores que ciertamente es indiscutible que han cometido, con independencia de las explicaciones de la coyuntura.

Me pide que haya una actitud más activa y me habla usted de una palabra que me gustaría que la explicara. Usted dice que el Gobierno tiene que intervenir. Cuando dice que tiene que intervenir, yo no sé si está usted refiriéndose a que el Gobierno tiene que hacer una operación Rumasa o que está teniendo que hacer otra cosa distinta, porque a continuación ha citado usted el ejemplo de la Baja Sajonia, y en la Baja Sajonia hay un gobierno regional de un «land», que tiene una participación en el capital de Volkswagen, pero el Gobierno no tiene la intención de tomar una participación en el

capital de Volkswagen o en el capital de Seat. Me gustaría saber si es eso a lo que se refiere o, por el contrario, está usted haciendo referencia a una especie de utilización de una disposición de la Constitución por virtud de la cual el Gobierno podría, en casos de grave repercusión social, económica, etcétera, tomar medidas de intervención de empresas, porque me parece que eso tendría bastante menos fundamento.

Señor Ribó, permítame que le diga en este caso con mucha claridad, que no me acuse a mí de ocultar datos. No he ocultado ningún dato, y a las pruebas me remito. Les he dado la información que me han pedido y estoy dispuesto a darles toda la información que me pidan y yo tenga. No me diga que estoy hablando por boca de Volkswagen. Estoy refiriendo lo que Volkswagen dice. Estos son los datos que le constan al Gobierno. He dado mi opinión en relación con algunos de ellos. He señalado también las incongruencias en muchas de las previsiones y los resultados que después se han producido, pero me temo que no se explica, como he tratado de decir, solamente lo que ha ocurrido, ni por el endeudamiento en marcos ni por el grado de nacionalización de los componentes, si queremos hacer un análisis racional del problema o un análisis más riguroso del conjunto del problema. Hay bastantes más problemas aunque eso, evidentemente, no ha hecho sino contribuir a acelerar los problemas y las pérdidas de Seat.

Citaba usted unas cuantas actuaciones. Dice que no se habla de nuevos productos, de baja y alta. Esto no es lo que en este momento está siendo objeto de especial discusión. Creo que Seat tiene una gama de productos tecnológicamente adecuados, con posibilidades de competencia de cara al futuro y, por lo que le consta al Ministerio de Industria, desde luego, Seat no ha renunciado —y, en este sentido, tampoco Volkswagen— a contemplar nuevos modelos. Es más, las exigencias, o si quiere usted, lo que el Gobierno ha estado transmitiendo permanentemente a Volkswagen y a Seat es la necesidad de garantizar eso en el futuro. Le diré algo más. En el plan de futuro, tal y como se ha presentado por parte de Volkswagen-Seat al Ministerio de Industria, se contemplan, a partir de 1996, nuevas posibilidades de nuevos productos y, por tanto, de nuevos diseños. Le daré el nombre en clave, uno de ellos se llama S-5.

En tercer lugar, se refería usted a los sindicatos y al talante negociador. No tengo la menor duda y me parece que ese es el proceso que se tiene que producir, proceso que me gustaría alentar también desde la responsabilidad que en este momento yo tengo. No dudo, naturalmente, de que los sindicatos van a hacer una defensa responsable de los intereses de los trabajadores, me parece que deben hacerlo, esa es exactamente su función, y espero que eso pueda llegar a un resultado razonable que permita contemplar cuál es el marco del plan que finalmente Volkswagen podrá poner en mar-

cha, que, sin duda alguna, tendrá que ser un marco negociado o un marco con el mayor nivel de acuerdo posible. Sabiendo eso podremos saber también si efectivamente todos los demás elementos del plan industrial se pueden sostener, tal y como han sido concebidos, o, por el contrario, será necesario alterarlos, a la vista del proceso de discusión con los propios trabajadores.

¿Qué va a hacer el Gobierno? El Gobierno va a seguir manteniendo esta actitud, una actitud responsable, una actitud de hacer posible ese proceso, una actitud no solamente de contribuir a la viabilidad de la empresa, con toda su repercusión industrial y la significación que tiene para la industria del automóvil en nuestro país, sino de contemplar al mismo tiempo qué posibilidades tiene en el marco que he señalado anteriormente de las normas de competencia de la Comunidad. Quizá usted sepa que yo he instado personalmente a la Comunidad y al Comisario de Industria de la Comunidad a poner en marcha un posible plan que tenga que ver con una concepción específica a nivel europeo para la industria del automóvil, que nos permitiría, sin duda alguna, tomar medidas adicionales también en nuestro país sin alterar las reglas de la competencia que existen en este momento. En todo caso, esa es una decisión que iremos tomando al final, cuando sepamos exactamente cómo va a ir este plan que, insisto, no es hoy más que un documento, un conjunto de intenciones sometido a discusión, a negociación y que ni siquiera ha pasado la fase de ser presentado de manera formal, especialmente en lo que hace referencia a los expedientes de regulación de empleo, de rescisión de contratos, ante la autoridad laboral.

El señor Sánchez i Llibre me planteaba algo en lo que me parece que no tenemos ninguna divergencia; tenemos una valoración ambos sobre la importancia de este problema, la significación de la industria y de la empresa Seat en particular y la necesidad, por tanto, de una actitud muy activa en este terreno, como estamos tratando de hacer. Se quejaba de que no concreté cifras. Espero contar con su sentido de la responsabilidad, en el marco en el que se está producido esta discusión, como para no condicionar un proceso de discusión como el que se está produciendo en este momento o se debe producir entre la empresa y los sindicatos. ¿El Gobierno debiera poner una cifra antes de empezar a hablar o, por el contrario, lo que tienen que hacer es buscar un acuerdo y después ver en cuánto puede contribuir el Gobierno para hacer posible el ajuste laboral, o lo que es mucho más que el ajuste laboral, el problema industrial? Creo que está en el interés de todos que esto se produzca de esta manera y, por tanto, entenderá que yo no pueda ni deba adelantar cifras pero sí este compromiso de contribuir a hacer posible el plan industrial en el futuro, una vez que se hayan hecho los análisis correspondientes.

Reitero que no va a haber participación de capital pú-

blico y le reitero esta actitud de contribuir también, conjuntamente con la Generalitat, a resolver un problema que, insisto, no es un problema catalán; es un problema catalán pero no es solamente un problema de los catalanes, sino un problema que nos afecta a todos.

Finalmente voy a referirme, aunque sea de manera muy breve, al representante del Grupo Socialista, señor Sáenz Lorenzo. Quiero agradecer de nuevo su apoyo, su apoyo a la actitud del Gobierno y de este Ministro en particular, a los dos intervinientes del Grupo Socialista. Tenemos que hacer un esfuerzo entre todos por buscar elementos de cohesión, de unión; me parece que hay, obviamente, una preocupación compartida sobre la significación, la transcendencia. Podríamos estar todos de acuerdo en que, desde un punto de vista de medio plazo, lo que interesa fundamentalmente es garantizar la viabilidad, la competitividad y el futuro en tanto que empresa de producción de automóviles y no de empresa de montaje de Seat; eso pasa, por tanto, por la existencia de todos los requisitos que permanentemente hemos estado exigiendo: capacidad de diseño, más nacionalización de componentes, nuevos productos y, obviamente, unas productividades mayores, si no queremos ignorar cuál es el futuro de la industria del automóvil en España y en el conjunto de Europa. Me parece que sobre eso podría haber bastante consenso o bastante nivel de entendimiento entre los distintos grupos parlamentarios y el Gobierno.

Quiero expresarles, en todo caso, que esta es la voluntad del Gobierno, seguir trabajando en esta dirección y seguir facilitando un proceso que me gustaría que no llevara a posiciones numantinas, sino a posiciones en las que tiene que haber un proceso, en parte lamentablemente doloroso, de reajuste, sin duda alguna, que el Gobierno quisiera que tuviera el menor coste social.

Muchas gracias.

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

Para ese turno extraordinario y, en consecuencia, muy breve, por parte de los grupos, en representación del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Milián Mestre.

El señor **MILIAN MESTRE**: Señor Ministro, quiero agradecerle muy sinceramente la información que ha dado; me parece muy interesante todo lo que ha dicho. Simplemente voy a hacer alguna sugerencia y alguna puntualización o rectificación.

En primer lugar, usted ha comentado que es un problema común del sector en Europa. Ciertamente, salvo una excepción, Inglaterra, con un crecimiento en ventas del 12 por ciento, significativo, porque ha habido disminución de la fiscalidad. (El señor **Ministro de Industria y Energía, Eguilagaray Urcelay**: No es por eso.) Usted

opina que no, y yo señalo los datos que tengo a mi disposición.

En segundo lugar, para Cataluña es un problema de enorme gravedad. Es cierto que lo es para toda España, pero fíjese usted qué datos manejo aquí, proporcionados por la patronal catalana: la mitad de la industria existente en este momento puede desaparecer en Cataluña el año 2000. La mitad de la industria y la mitad de los puestos de trabajo industriales pueden desaparecer el año 2000. Fíjese usted en los datos. Desde el año 1981 no había tantas suspensiones de pago en la industria catalana, de modo que, hasta pasado el mes de agosto, y estamos hablando de 1991, 145 empresas de Cataluña habían presentado suspensión de pagos y prácticamente una de cada dos suspensiones había sido industrial (dato inquietante). En los últimos cuatro años los precios industriales han crecido en Cataluña un 8,6 por ciento, mientras que el coste laboral de producción industrial ha crecido el 31 por ciento, más del 12 por ciento que la media de la Comunidad Europea. Dato inquietante, porque indica la pérdida de competitividad y, además, la reducción del margen de explotación de las empresas de forma considerable. Otro dato que nos preocupa y nos inquieta en ese contexto.

La industria de Cataluña, y es general porque es un dato común para España, tiene que soportar el coste más alto de electricidad de toda Europa, exceptuando Portugal. La tarifa ponderada española es un 64 por ciento más cara que en Francia, 32 por ciento más cara que en el Reino Unido y 35 por ciento más cara que en Alemania. Esto es un dato muy grave y plantea, de algún modo, una reflexión sobre lo que usted ha dicho respecto a otros sectores que pueden incidir en la crisis en este momento. Y apunto el sector químico, que en Cataluña tiene importancia estratégica, sobre todo en la zona de Tarragona, que está gravemente afectado por estos costes eléctricos. Y podría seguir, pero no voy a hacerlo.

Esta es una reflexión, muy constructiva y muy seria porque a mí me parece, señor Ministro, que nuestra situación no es para enorgullecernos, ni siquiera cuando hacemos política de oposición, sino para preocuparnos conjuntamente con el Gobierno para buscar salidas constructivas a esta situación.

En este marco, quiero hacerle tres o cuatro reflexiones. Primera, quiero sinceramente, y me alegro mucho de que usted haya entendido bastante bien el tema de la generalización de la crisis en el sector, haciendo una clara y explícita concreción de que no puede haber ayudas empresariales a este sector, sobre todo, financieras. Esto es muy interesante que lo diga, porque, además, se evitan agravios comparativos para otras empresas que están haciendo un esfuerzo hercúleo. Pongo un ejemplo: el caso Nissan, con pérdidas de 23.000 millones, a medio año; 40.000 millones a fin de año; 55.000 millones de capital, casi tanto como el capital, y, en

cambio, está haciendo una inversión de 24.000 millones en un nuevo producto para sacarlo el año que viene. Es bueno decir estas cosas para que queden en la opinión pública.

Segunda reflexión, las medidas convenientes —usted ha hecho unas aclaraciones importantes y me parece que merecen ser subrayadas en el mejor de los sentidos positivos—, aquellas que trasciendan la propia empresa, las que favorecen el desarrollo del I+D, las que crean tejido industrial en la nación. Yo entiendo que en este conjunto usted ha estado muy acertado cuando ha planteado algo que se maneja en el común hacer de las inquietudes del sector automovilístico, la ingeniería simultánea. Yo he creído entender que usted estaba de alguna manera por esta solución, que es la potenciación de esas ingenierías compartidas no solamente entre los constructores de automóviles sino entre los creadores de componentes que están, ahora mismo, favoreciendo enormemente el desarrollo tecnológico. Esta ingeniería compartida o simultánea es la que potencia de verdad el crecimiento, como usted ha dicho, del sector de los componentes que, en definitiva, es una punta de lanza en la mejor de las posibilidades de exportación, aunque quiero subrayar que es cierto también, por mi informe confidencial, que aquí tengo (si usted tiene interés, no tengo inconveniente en pasarle fotocopia), de un ingeniero interno, donde se demuestra que ha habido en Seat graves irregularidades a la hora de buscar componentes a su automóvil, mucho más caros pagados en Deutsche Mark a suministradores alemanes, cuando aquí los había tanto o más buenos; ha habido un desprecio de esta mejor calidad y competitividad de precio en nuestro país. Es un dato muy importante.

Yo alabo mucho lo que acaba de decir porque entiendo que esta integración de los proveedores de sistemas evitará la importación de componentes, nos defendemos de la variación del valor de las monedas extranjeras, creará más tejido industrial propio, se favorecerá más el desarrollo tecnológico, así como potenciará las exportaciones, como usted muy bien ha dicho.

Entiendo que esto es algo muy interesante y, sobre todo, que debe ser subrayado en dos casos de ingeniería propia, Seat y Nissan, que son los dos casos más típicos de esfuerzo importante en creación de propia ingeniería en nuestro país y que favorecen eso que usted ha querido decir. Esto es muy positivo y su planteamiento en el análisis de estas posibilidades nos debe alegrar.

Por último, hay un problema pendiente, que es el de la flexibilidad del mercado de trabajo. Es cierto, señor Ministro, que esto es muy complicado en una época de crisis: probablemente el Gobierno tenía que haberlo hecho en época de vacas gordas, no ahora, en época de crisis, por razones obvias, porque ahora se dramatizan todas las situaciones al personalizarlas. Ahora, no es

menos cierto que, como dijo muy bien Eugenio D'Ors, mejor los experimentos con gaseosa que con champán. De esa manera nos evitaríamos ahora, en época de crisis, repito, afrontar drásticas decisiones a este respecto como demandan muchas de las empresas que están trabajando seriamente en este sector por competir y por sobrevivir. Esto es lo que nos debe preocupar a nosotros para que España siga siendo la quinta potencia mundial en el sector de automoción antes que algunos elementos de inflexibilidad laboral o de otro orden.

También yo quería echar un cuarto a espadas en contra de ciertos planteamientos sindicales —lo quiero decir con toda honestidad— que han impedido, en algunos momentos, llegar a acuerdos que pudieran ser salvadores de situaciones personales o de grupo, incluso en el reflotamiento de la Zona Franca.

Y termino. No voy a entrar en el tema de la fiscalidad, puesto que usted ha sido muy claro...

El señor **PRESIDENTE**: Confío, señor Milián, que esta vez sea cierto que termine.

El señor **MILIAN MESTRE**: Terminó. Usted ha sido muy claro en el tema de la fiscalidad, y, en este sentido, creo que debe serlo así. Usted tiene que ser negativo en la fiscalidad sobre el automóvil, aunque, a lo mejor, mañana tenga que rectificar, porque la obligación del Gobierno es ser negativo, igual que en la devaluación de la moneda, hay que ser negativo hasta un minuto anterior a la devaluación, por razones obvias, y no voy a explayarme. Ahora bien, sí que quiero entender que una lenidad fiscal, superior a la gravedad que incide en este momento sobre los puntos automovilísticos, favorecería o compensaría mejor los ingresos en orden al consumo, a la matriculación y a otros elementos que ahora, evidentemente, están cayendo de forma considerable en la cuantificación de ingresos en el presupuesto del Estado.

Yo no sé si esa es su voluntad, pero de cualquier manera entiendo sus razones y en este punto habría que estudiar si es más o menos viable este hecho.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Ribó.

El señor **RIBO MASSO**: Señor Ministro, nosotros, sobre Seat, como sobre cualquier otro tema industrial, pretendemos lanzar una serie de propuestas con una enorme responsabilidad. Nosotros no vamos a cometer la irresponsabilidad de dar apoyo al Ministro y estar en una manifestación ante la Generalitat pidiendo intervención de la misma. Este no es, nunca ha sido, el estilo de este Grupo parlamentario. Por lo tanto, en primer lugar, responsabilidad.

En segundo lugar, hay que basarse en expectativas

en serio. Me duele que entre las expectativas que usted ha citado, aunque sea su pueblo, dé alas de credibilidad a las declaraciones del señor López de Arriortúa, sobre una planta en Amorebieta. Vamos a hablar en serio de previsiones de la Volkswagen.

Y, en tercer lugar, usted ha dicho que yo me he expresado con grandes convencimientos, que he hablado de exigir responsabilidades e intervenciones. Vamos a ello. De los convencimientos que yo le he planteado, de lo cual creo modestamente estar convencido y perdone la redundancia, usted no los ha desmentido. Le vuelvo a preguntar, ¿es cierto que las inversiones de Volkswagen en Seat fueron a través de un endeudamiento en marcos y sin seguro de cambio? ¿Tiene algo que ver con la actual situación? Esto no es un convencimiento aleatorio o gratuito; es un dato que usted en ninguna de sus intervenciones ha puesto encima de la mesa, a considerar, después hablaremos, incluso sobre acciones del Gobierno.

Se le ha citado ahora, pero yo lo he subrayado antes y lo vuelvo a subrayar, el convencimiento —lo dicen los industriales, la compra de componentes ha sido a precios muy superiores a los del mercado cuando provenían de Volkswagen—, el convencimiento de que los acuerdos firmados en 1993 son hoy papel mojado. Esto son convencimientos, señor Ministro. No es que estemos convencidos a priori; no hay nada más tozudo que la realidad, y eso son realidades como puños.

¿Qué responsabilidades? Usted hasta ahora ha explicado una gran actividad del Gobierno, y yo no he puesto en su boca decir que estaba en actitud contemplativa, señor Ministro. No lo he puesto en su boca, y puede repasar el «Diario de Sesiones». Ustedes tienen una gran actividad, muchas conversaciones, pero, por ejemplo, como sucedió con KIO, un Ministro, que le precedió no en su cargo sino en el Gobierno anterior y hoy es portavoz, llegó a decir que se planteaban exigir responsabilidades. Y ni lo han hecho.

Usted habla de algo más de 200.000 millones; informes del propio Gobierno lo situaban en casi 400.000 millones. Dinero público para Volkswagen, respecto a Seat. ¿Hay o no alguna responsabilidad tras ello? Pregunto. Han pasado sólo seis años, señor Ministro.

Segundo. Cumplimiento de los acuerdos firmados entre partes. ¿Hay o no responsabilidades?

Yo le he sacado la palabra intervención porque el señor Croissier, le he citado, y una cascada de declaraciones posteriores —lamento no recordar alguna de usted mismo— han hablado de anacronismo de intervención. Y yo le he citado el caso de DAF, del Gobierno de Holanda, donde ha inyectado capital público. Usted ya ha dicho muy claro que no lo van a hacer, no hace falta que nos lo repita, ya lo habíamos entendido. Le he citado el caso DAF, el caso de Baja Sajonia, que ha inyectado capital público —usted ha dicho que no lo van a hacer—, de Escandinavia, y de un largo etcétera.

Como mínimo no sitúe en esta polémica el tema del anacronismo cuando otros gobiernos tan respetables como el nuestro están haciendo políticas como éstas. Intervención, por ejemplo, sería coger el plan industrial, que habla de renovación de instalaciones y del planteamiento de nuevos coches. Usted sabe que un coche nuevo no se lanza al mercado si no lleva, como mínimo, un lustro de investigación y para ello la Administración debe potenciarlo con los mecanismos de que dispone.

Nosotros creemos que aquí se ha jugado a la desinformación, y se lo repito. ¿Alguien se cree, señor Ministro, que una empresa que hasta septiembre, y usted lo ha recordado, mantiene unas expectativas, a mediados de octubre las cambia en 180 grados, cuando lleva meses y meses con la pasividad de su Gobierno y el de Cataluña no cumpliendo con lo que es el sentido global de la situación, en cuanto a inversiones o reducción de puestos de trabajo, dos caras de la misma moneda? Yo le he preguntado, por ejemplo —y usted no ha contestado en su intervención—, cómo interpreta el Gobierno que el Centro de investigación de Martorell no trabaje a medio y largo plazo. Ya no le digo si damos alas de credibilidad a la afirmación de Volkswagen de que lo van a desmantelar. Ya no se lo pregunto, porque hasta ahora estamos en un mar de confusiones. Yo le pregunto que cómo interpreta que el Centro tecnológico de Martorell, que es el mejor de España en automóvil, lleve meses y meses sin ningún tipo de investigación encima de la mesa. O qué debemos interpretar del hecho de que la red comercial se utilice por Volkswagen y no por Seat.

Señor Ministro, yo le puedo dar cifras que, en parte, no concuerdan con las que ha dado usted. Son las del Consejo de administración. El Consejo de administración reconoce que para el año 1993 puede haber 18.840 millones de pesetas de pérdidas por cambio de moneda y 8.305 por sobreprecio de importaciones. La devaluación de la peseta cuesta a Seat 27.145 millones de pesetas, que es más del 25 por ciento de las pérdidas evaluadas, sensiblemente por encima de lo que usted nos ha narrado. Quizás las cifras del Consejo de administración están equivocadas.

También le podría hablar de las cifras que ha citado correspondientes al parque de componentes. Ha dicho que, como va a aumentar un 13 por ciento el componente nacional, va a haber 30.000 millones. Si hace una operación matemática muy sencilla, en el año 1993 fueron 1.409,2 millones de marcos los que provinieron de importaciones de componentes, aumente un 13 por ciento y no llegará a los 20.000 millones de pesetas, a no ser que existan otras bases para calcular estas cifras. Y en un año en el que no se prevé un crecimiento espectacular, por decirlo suavemente, de las ventas de Seat.

El parque de componentes, le vuelvo a repetir que es una entelequia, no va a aumentar el volumen de nego-

cios. Le he expuesto la opinión de diversos técnicos de la industria auxiliar del automóvil que, en conversaciones con nosotros —y me imagino que con ustedes—, están advirtiéndome de la barbaridad que significa. Y le puedo dar nombres de muchos fabricantes de componentes que están exportando, cuando hace tiempo, previendo lo que iba a pasar, diversificaron producción, con lo cual no sólo atienden a otros fabricantes en España, sino que están exportando.

Señor Ministro, le he hablado de cinco planos, y acabo con ellos: el industrial, el tecnológico, el financiero, el comercial y el social. Le he hablado de medidas para cada uno de ellos. Lamento mucho haberlo hecho telegráficamente, por el tiempo de que disponemos. Sobre estos cinco planos, nuestro Grupo está dispuesto a hablar muy en serio con el Gobierno y a facilitar e impulsar soluciones.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sánchez i Llibre tiene la palabra.

El señor **SANCHEZ I LLIBRE**: Aunque la contestación del señor Ministro no ha dado la satisfacción a la demanda que yo le había hecho en mis preguntas, entiendo el grado de confidencialidad que el Ministro reclama para una situación tan delicada como ésta: Haga un acto de buena fe y confíe en las manifestaciones del señor Ministro, en cuanto van a contribuir al futuro plan industrial que pueda salir de esta crisis de Seat. Por otro lado, su Ministerio está estudiando un plan de apoyo a los diferentes sectores del automóvil, en la fabricación de componentes, que también están necesitados de ellos. También entienda usted, señor Ministro, la demanda de nuestro Grupo en el sentido de que si es verdad que son situaciones difíciles y que ha de existir un cierto grado de confidencialidad en otro tipo de acciones, pero referidas al mismo caso, sí ha habido un Gobierno que quizás se ha anticipado y aunque no sé si es mucho o poco, ha dicho que aquí hay esta cantidad de dinero para poder afrontar con éxito —eso es lo que esperamos— el futuro plan de reestructuración de la compañía Seat. Por lo tanto, le agradecería que nos dijera qué grado de confidencialidad debe existir. Debo decirle que deben actuar con rapidez y con solvencia; interesa que este tema no se vaya desprestigiando y pudriendo porque el problema es muy importante. El objetivo que ustedes y nosotros perseguimos, por lo que ha dicho en su intervención, es prácticamente el mismo: conseguir que Seat se consolide definitivamente como un fabricante competitivo de automóviles.

También debo decir al señor Ministro que no nos ha contestado a una pregunta que le había hecho. Nos ha dado a entender que la posición de nuestro Grupo es la correcta, influir por los mecanismos con los que estamos actuando; quizás los mecanismos de influir a través de manifestaciones no sea la más adecuada. Yo le

agradecería un poco más de coordinación entre su partido y el Gobierno, para evitar estos casos que pienso que pueden producir despropósitos importantes para la consecución de un objetivo que, por lo que he visto en su manifestación, es prácticamente el mismo.

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

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Eguigaray Urcelay): Empiezo, con el permiso del señor Milián Mestre, por el señor Sánchez i Llibre. La verdad es que se me había olvidado darle alguna contestación a una cuestión que me había planteado y a la cual también ha hecho referencia en su última intervención, muy de pasada, el señor Ribó.

Yo tengo un enorme respeto por lo que hacen los miembros de mi partido y por lo que hacen los miembros de mi partido también en Cataluña, que creo que están manteniendo una actitud tan responsable como la de otros que no han acudido a la manifestación.

Las impresiones que uno pueda tener o incluso las críticas que se puedan verter desde una institución, que respeto, y desde una persona, que yo respeto mucho, como es el Presidente Pujol, naturalmente no podrán impedir la libertad de entender la responsabilidad de una forma diferente a como otros la entienden.

Si usted conoce los planteamientos que se han hecho, precisamente están contribuyendo a algo que me parece muy importante en este proceso y es que haya, en ese proceso de discusión y de negociación, un no desfletamiento de la actitud representativa de los sindicatos en beneficio de algunos que pudieran querer hacer su agosto de un proceso de un cierto dramatismo y, por el contrario, favorecer un proceso de discusión razonable que se asiente precisamente en los sindicatos constituidos. Esta es una posición que, como Gobierno, apoyo y que me parece que no tiene por qué estar en contradicción con una actitud sensata de negociación como la que han querido poner —me parece— de manifiesto algunos miembros de mi partido acudiendo a una manifestación.

En segundo lugar, no es un problema, señor Sánchez i Llibre, de confidencialidad. Me parece que los problemas no mejoran por el hecho de que uno hable de 10.000, 5.000, 6.000 ó 16.000 millones en avales o de cualquier otra forma. No me parece que eso mejora un proceso de negociación, especialmente cuando lo que se está reclamando por algunos es contribución para un proceso de ajuste laboral; se contribuye muy responsablemente si el Gobierno dice que pone una parte. Entre otras cosas porque eso tiene muchas dificultades, desde el punto de vista de la legalidad —antes lo decía— y porque no sé si es la mejor forma de contribuir a ese proceso de discusión y de negociación.

En tercer lugar, debo decir que eso no va, de ningu-

na manera, en detrimento de que en este momento existan partidas dentro de los presupuestos del Ministerio de Industria y de otros organismos que se van a dedicar, simplemente porque es necesario, a un proceso como éste.

La evaluación del coste en este momento —y les hago una aproximación que no pretendo que la tomen como una verdad absolutamente inmodificable— solamente de una parte del proceso laboral es más de 29.000 millones de pesetas, de los cuales una buena parte recaerán, obviamente, sobre los mecanismos públicos; por decirlo de alguna manera, esta sería ya la parte que pone el Gobierno. Por lo tanto, estamos hablando de un proceso en el que hay una contribución por los mecanismos de la Seguridad Social, si se produce un proceso de rescisiones o de jubilaciones anticipadas, etcétera, ciertamente hay una contribución establecida simplemente como consecuencia del funcionamiento de las normas existentes. Y esta es la valoración que en este momento se hace.

Señor Ribó, no tengo la menor duda de que S. S. quiere contribuir responsablemente —¡faltaría más!— a un proceso como éste. Le parece que otros contribuyen con menos responsabilidad. No quiero entrar en esa discusión, ya he dicho cuál es mi posición. Yo no fui a la manifestación, pero respeto que miembros de mi Partido vayan y entiendan que están haciendo una contribución responsable, precisamente en la línea que anteriormente he citado.

Creo que me ha entendido mal, simplemente por un pequeño prurito. No es que yo sea de Amorebieta, pero es un pueblo donde viví bastante tiempo en mi infancia. Yo no he contribuido a generar ninguna expectativa, sino todo lo contrario, en relación con las contradicciones que ha habido en un proceso como éste. Era nada más que una cita de pasada.

Me pregunta, de una manera casi compulsiva, si es verdad que la inversión se produjo en base a endeudamiento en marcos. No me diga que lo estoy ocultando. Es verdad y se lo he dicho yo también. Ahora se lo repito: es verdad que se produjo, en una buena parte, de esa manera; no exclusivamente, pero sí en una buena parte.

Antes decía usted que tenía otras cifras del Consejo de administración sobre la influencia o no de la devaluación. No entro en el análisis, las cifras que le he dado son las que me han dado a mí los responsables de Volkswagen, pero no me extrañaría que distintos responsables de Seat y de Volkswagen dieran diferentes cifras, porque en el pasado hemos detectado en el Ministerio de Industria cifras escasamente coincidentes sobre lo que decían unos y otros. Es un lugar común, que ha aparecido en todos los medios de comunicación, que los datos que se daban desde la Dirección de Seat sobre cómo iba Seat no tenían nada que ver con los datos que percibía Volkswagen. Nos podemos hacer cruces, pero no nos sorprendamos de que algunas cosas

ocurran. Por consiguiente, no entro en si esto es lo que creen ellos, por lo menos lo que creía hace aproximadamente un mes la Dirección de Volkswagen, de la incidencia de la devaluación, del orden del 12 por ciento, en el conjunto de las pérdidas.

Solamente trataba de poner de manifiesto que, evidentemente, el problema no es sólo el del tipo de cambio, ni siquiera sólo el del endeudamiento y, si me apura, ni siquiera sólo que determinados componentes se compren a precios no competitivos en Alemania como parte de una determinada estrategia de provisión de componentes, que forma parte de las estrategias de los grupos multinacionales. Lo evidente es que eso no tiene una racionalidad económica, con independencia de que también Volkswagen haya tenido supresión de sus industrias locales, precisamente para seguir manteniendo la producción de componentes. Es obvio que, desde el punto de vista del análisis, hay todo un conjunto de elementos que han incidido. Me parece que todo ello en su conjunto no acaba por explicar por qué se producen del orden de 120.000 millones de pesetas de pérdidas. Para eso, hay que acudir a otras explicaciones que tienen que ver con el mercado, con la productividad, con la caída de la demanda y con algunos problemas que son más de fondo, no solamente de buena o mala gestión financiera, no sólo de buena o mala gestión comercial, sino problemas que en este momento se han puesto de manifiesto de una manera muy abrupta, cual es la estructura y las posibilidades de competencia de una empresa configurada como lo está hoy Seat.

Me alegro de saber que cuando usted habla de responsabilidades se está refiriendo a algo que ahora sí entiendo: si hay responsabilidades desde el punto de vista contractual o desde el punto de vista de la legalidad. Me lo decía antes, ahora lo ha repetido sin ningún tipo de aditamentos y sí le entiendo. Si usted cree que hay un problema de legalidad, obviamente tendríamos que exigir responsabilidades. Eso significa hacer referencia a la legislación laboral, a la legislación penal, a cualquier otro tipo de legislación por la cual pudieran exigirse responsabilidades, pero no entendía qué responsabilidades, no teniendo el Gobierno ni el INI en este momento constancia de incumplimiento de los contratos que en su momento suscribió con Volkswagen. No hay una constancia de incumplimiento en ese sentido, porque no hubo una cláusula secreta que se haya dejado de cumplir de alguna manera. En consecuencia, no veo qué otras responsabilidades, salvo las que se han exigido en parte sobre los gestores, pudieran derivarse de una situación bastante dolorosa y, ciertamente, con algunos elementos no demasiado convincentes de lo que ha sido la evolución en el inmediato pasado.

Yo no hago caracterizaciones. Me parece muy respetable que usted siga creyendo que la solución a estos problemas sería una participación pública. No me pa-

rece que soluciona mucho citar a la Baja Sajonia. Ni el origen de la participación de la Baja Sajonia en Volkswagen es el nuestro, ni naturalmente tiene el mismo sentido, habiendo salido del sector del automóvil, volver al sector del automóvil. Por otro lado, hay una pequeña diferencia, pero no quiero entrar todavía en ese debate. Da la casualidad de que la matriz de Seat es Volkswagen, una empresa alemana, y la Baja Sajonia es un gobierno del país de origen. Estamos en una situación un poco diferente, ahora que hablábamos de la estrategia de las empresas multinacionales y demás. Esto es sólo como apunte.

Se refiere usted con insistencia al centro de Martorell. Únicamente le puedo decir, con independencia de que no estoy siguiendo la posición de los ingenieros del centro día a día —tal vez usted tenga algunas expresiones que yo desconozco, algún conocimiento que yo no tengo—, que éste es un elemento —lo ha sido desde la primera conversación con Volkswagen y con Seat— absolutamente clave, no solamente el mantenimiento sino la potenciación del centro de Martorell, lo cual en un proceso como éste de una cierta indefinición hasta que todo esto no se ponga en marcha, supongo que es compatible con algún proceso de desánimo. Dentro del mismo plan se contienen en este momento previsiones de diseño de nuevos vehículos, que naturalmente formarán parte del trabajo del centro de Martorell.

Parece, tal vez por la forma en que usted lo exponía, que yo estaba haciendo una especie de defensa del proyecto del parque, que algunos humorísticamente han calificado de *jurásico*. Es un tema que me inquieta honestamente, lo que pasa es que no es mi plan. Es el plan del titular, del accionista y del propietario de la empresa hacer de eso una industria y un parque de componentes para sustituir actividad o, fundamentalmente, empleo. Todavía está sometido a un buen número de incertidumbres y tendrá, obviamente, que expresarse en términos cada vez más concretos. De las primeras conversaciones a las últimas que hemos mantenido con los directivos de Volkswagen, es obvio que hay un proceso de concreción, pero no es menos cierto que el proceso habrá de ser difícil. Si eso es lo que se va a hacer o lo que el titular de la empresa quiere hacer con sus instalaciones, seguramente nos puede convenir a todos que no salga mal. En este momento, por confesárselo con alguna sinceridad también, tengo un buen número de indeterminaciones sobre cómo se va a producir eso, de qué manera se va a traer a los fabricantes de componentes y, en tercer lugar, de qué manera se va a producir la incorporación de personal excedente de Seat precisamente a esas nuevas empresas para tratar de mantener el máximo posible de empleo. Este es el proceso en el cual estamos exactamente, saber de qué manera se puede hacer eso. Sabe S. S. que la primera intención de Volkswagen fue la de crear algo así como un fondo de promoción de empleo en manos del sector

público, un fondo de promoción de empleo compartido al 50 por ciento y con participación de capital de la Generalitat y del Gobierno de la nación; una especie de trasunto de lo que fueron los esquemas de reconversión industrial que se utilizaron en la industria del acero. No parecía que ese fuera el mejor de los esquemas posibles. Es verdad que aquello rindió algunos frutos, pero tuvo también bastantes problemas. No me parece que eso sea lo que hay que hacer. Lo que solicitamos de Volkswagen es, puesto que creía que esa iniciativa la tenía y él es el socio industrial, el socio tecnológico, quien puede dar empleo, que precisamente impulsara ese proceso al cual podríamos contribuir desde una perspectiva de política industrial.

Finalmente, señor Milián Mestre, podemos coincidir en unas cuantas afirmaciones que usted ha hecho y que anteriormente yo también había expresado. No quisiera contribuir a la dramatización. Me tomo muy en serio los problemas de la industria —también los de la industria de Cataluña o los de la industria química, que sé que tienen problemas específicos y a cuyos representantes, por cierto, veré esta misma tarde—, pero no me parece bueno contribuir a una sensación de catastrofismo. A la vez que se producen algunas noticias negativas, también las hay positivas, hay noticias de nuevas inversiones que se van a producir allí, así como del mantenimiento de inversiones que anteriormente se habían presentado como discutibles. Conozco el esfuerzo, porque lo he vivido y he contribuido un poco a él, que se ha hecho en la industria del automóvil, en Nissan o en otras empresas de la electrónica y espero que sigan teniendo lugar en Cataluña lo mismo que en otras comunidades autónomas en las cuales está instalado, pero es obvio que tenemos algunos problemas.

El problema de la tarifa eléctrica lo discutiremos en su momento. Sabe S. S. que forma parte de la política del Gobierno el ir a una reducción de las tarifas. De todas formas, no le recomiendo que se crea a pies juntillas el cálculo de las diferencias de tarifa entre las que paga la industria química española en relación con la industria francesa, italiana y alemana. Depende de qué proceso industrial, y varía. Es obvio que los industriales del sector eléctrico tienen interés en decir que las tarifas no se diferencian tanto de las correspondientes a Europa, como que aquellos que pagan las tarifas acentúan estas diferencias. Es bastante difícil hacer los cálculos en términos estrictos de cuál es la diferencia de coste, pero es verdad que tenemos —yo lo he reconocido en mi primera comparecencia ante esta Comisión— una tarifa superior a lo que sería deseable en este momento, sobre todo, si queremos seguir aumentando el nivel de competitividad de nuestras empresas, y esto afecta especialmente a aquellas industrias intensivas en consumo eléctrico, como es evidente, como es el caso de la industria química, en la que algún episodio doloroso se ha producido precisamente como con-

secuencia de la tarifa eléctrica, al que sin duda usted se refería sin citarlo.

En cuanto a los aspectos correspondientes a la flexibilidad del mercado de trabajo, me alegro que haya hecho una intervención templada. Hay gente que en este momento parece estar dispuesta a tal proceso de regulación para arreglar los problemas de la situación y de la competitividad de nuestras empresas que me atrevo a decir que generarían, sin duda alguna, bastantes más problemas que los que pretenden resolver, pero, es obvio y el Gobierno lo ha dicho ya en muchas ocasiones, que estamos en un proceso en el que creemos que hay que introducir una mayor flexibilidad en el mercado de trabajo, que hay que hacerlo con urgencia, que esto forma parte de las condiciones de competitividad de nuestra economía y en ese proceso estamos, como saben todas SS. SS., embarcados.

Voy a terminar, señor Presidente, con una única puntualización sobre la fiscalidad. El argumento de que en el Reino Unido la demanda de automóviles crece por el hecho de que se ha producido una reducción de la fiscalidad, es difícil de comprobar en términos estrictamente técnicos. Ocurre que además de haberse producido una reducción de la fiscalidad, el Reino Unido en este momento, porque inició antes que otros países una recuperación económica, está en tasas de crecimiento sensiblemente positivas.

Descomponer el efecto de crecimiento de la demanda en aquella parte que se debe al crecimiento general de la economía, que me parece sigue siendo el principal determinante de la demanda de vehículos, del que se produce de una disminución de la fiscalidad, es algo que lamentablemente no podemos hacer *a posteriori* porque están coincidiendo los dos efectos, pero es verdad que los fabricantes de automóviles tienden a señalar que ésa es la demostración palpable del efecto beneficioso que se produciría si en este momento incorporáramos varias decenas de miles de millones de déficit al presupuesto sobre la industria del automóvil. Esa es una discusión para otro momento.

El señor **PRESIDENTE**: Quisiera agradecerle, señor Ministro, en nombre de la Comisión, su comparecencia esta mañana aquí, así como a todos los grupos parlamentarios sus intervenciones y el ajuste del tiempo, quizás con una salvedad.

En cualquier caso, dada la hora de finalización de la sesión de esta mañana, la sesión de la tarde se reanudará a las cuatro y media en lugar de las cuatro, como estaba previamente convocada.

Se suspende la sesión hasta las cuatro y media de la tarde.

Eran las tres y quince minutos de la tarde.

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

— **DEBATE Y VOTACION, EN SU CASO, DE LA PROPOSICION NO DE LEY POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCION DE DETERMINADAS MEDIDAS QUE GARANTICEN EL FUTURO DE LA MINERIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 161/000022)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, reanudamos la sesión con el debate y votación, en su caso, de la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas que garanticen el futuro de la minería, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para su defensa tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Señor Presidente, voy a defender en nombre de mi Grupo la proposición no de ley que presentamos a la consideración de esta Comisión.

Esta proposición intenta que el Congreso de los Diputados fije una serie de criterios. La opinión de nuestro Grupo está basada en otras al menos tan serias como la nuestra y posiblemente de mayor relieve, como pueden ser las de algunos otros Estados miembros y de los sindicatos tanto estatales como de otros países. Esta proposición pretende fundamentalmente que en la renovación del Tratado CECA permanezcan los criterios básicos que el mismo fija para la política comunitaria en relación al carbón. El tratado CECA lleva 27 años funcionando. No parece que haya motivos nuevos ni desde luego los que aducen algunos, en algún supuesto hasta la propia Comisión Europea, del suficiente peso como para poner en cuestión estos 27 años de experiencia del Tratado.

La proposición que se somete a la consideración de SS. SS. esta tarde es de Izquierda Unida, pero creemos que a su vez se corresponde con las posiciones de todos nuestros sindicatos, de los sindicatos de este sector de otros países europeos, y de algunos destacados representantes de Estado de la Comunidad Europea.

Mi Grupo ha podido estudiar con detenimiento un documento, que nos parece del mayor interés tanto en su contenido como en lo que tiene de aval, titulado «Horizonte 2005», que expresa la política del Estado alemán en relación al carbón, al Tratado CECA y a las ayudas comunitarias. No sólo por su contenido sino por su metodología nos parece que es digno de reconocimiento y quizá de imitación. Este documento refleja un acuerdo general sobre la política carbonífera, las ayudas co-

munitarias y la posición que el Estado alemán debe mantener en las negociaciones de la renovación del Tratado CECA; acuerdo laborioso suscrito tanto por todas las empresas del sector cuanto por los sindicatos, por los *länder* más implicados por la ubicación en sus territorios de industrias carboníferas y por el propio Gobierno federal alemán. Yo creo que simplemente por esta metodología, por los agentes que lo respaldan y por ser quizá el país de mayor peso específico en la Comunidad Europea, es un documento digno de tener en cuenta. Posiblemente tanto por lo que puede coincidir con nuestros intereses básicos al respecto, cuanto por lo que puede suponer de no estar solos sino contar con aliados tan potentes en la defensa de un tema de esta envergadura, razón de más para que SS. SS. me permitan leerles literalmente algunas de las conclusiones, las fundamentales, a las que llegan después de una metodología tan participativa y con acuerdo unánime de todas las partes que he citado.

Dicen las conclusiones: Una nueva decisión CECA sobre las ayudas para después de 1993 debe continuar garantizando los objetivos de las políticas energéticas nacionales. El horizonte de esta nueva decisión debe corresponder a objetivos a largo plazo. En el marco de este objetivo, el carbón —ellos se refieren al alemán pero podríamos hablar del carbón nacional— debe poder asegurar una contribución significativa al aprovisionamiento energético, etcétera. Insiste en que el objetivo principal debe ser la seguridad en el aprovisionamiento, además de otras consideraciones de carácter social y territorial. La principal preocupación para el futuro de la Comisión Europea —y aquí fijan su posición frente a las competencias de la Comisión— debe limitarse al procedimiento de autorización de las ayudas, puesto que insisten una y otra vez en que esa es su competencia y la política energética es competencia de los Estados miembros. Por último, se refiere a uno de los temas cruciales: los costes de referencia. A mi Grupo no se le escapa que el término no es para seguir utilizándolo en su literalidad, puesto que ha cambiado, pero puede servir para lo que en sí mismo expresa, independientemente del contenido coyuntural que en cualquier momento se le haya dado; es decir, fijar de antemano un precio general de referencia, bien sea por un procedimiento, el antiguo, bien por otro nuevo procedimiento que fuera, por ejemplo, el precio en el mercado internacional; de referencia general hablamos. Los alemanes argumentan, frente a un precio de referencia por la metodología que fuera, que el recurso a estos criterios de referencia culminaría sin remedio en el cierre de prácticamente la totalidad de la industria carbonera de Europa occidental. El cierre de cada emplazamiento bajaría de nuevo la media de los costes de producción, poniendo a los otros yacimientos de nuevo en situación crítica, de manera que deberían ser cerrados. Asistiríamos a una especie de espiral hacia la

baja, de la cual el resultado final sería la casi desaparición de la industria carbonera en Europa occidental. Repito que esto no lo dice Izquierda Unida —lo hemos dicho—, en este momento no estoy citando un documento nuestro, sino una frase relevante del documento «Horizonte 2005» del Estado alemán. La última referencia que hago es una consideración colateral, pero importante, a la hora de seguir argumentando en la misma dirección y sentido. Dice: Un cierre forzado de la industria carbonera —se refiere a la alemana, pero absolutamente aplicable a la nuestra— movilizaría a largo plazo importantes recursos financieros nacionales, consagrados al proceso de adaptación social y regional en las regiones mineras, medios que evidentemente no quedarían disponibles para otras tareas, sobre todo tareas comunitarias.

Las señorías que hayan leído con detenimiento la proposición no de ley —supongo que serán todos—, que mi Grupo presenta a su consideración y votación, habrán observado si no una coincidencia literal, sí una coincidencia sustancial en cada uno de los puntos que planteamos a su consideración y votación. No voy a releer los puntos porque sería redundante. Simplemente quiero insistir en el punto 3, en la medida que se expresa con un lenguaje que no hay que coger en su literalidad, puesto que esto mismo está redactado antes del último documento comunitario, donde al coste de referencia se le daba un significado específico, aunque en este caso se puede fácilmente dar un sentido más general pero no menos válido. Y en el punto 4 seguimos insistiendo, yo creo que como dato evidente, obvio, de que nuestro Grupo no pretende ninguna política numantina del carbón —valga la expresión tan empleada en esta Comisión incluso esta mañana— hasta que pareciera que incluso pretendiéramos ir más allá de los propios recursos naturales. Nuestro Grupo entiende, ha entendido y sigue entendiendo que la política carbonera a mantener a medio y largo plazo debiera hacerse dentro de un plan concertado a largo plazo con todos los agentes sociales, con los entes autonómicos implicados y, por supuesto, con el Estado central. Y esto debiera hacerse en lo que respecta estrictamente al proceso carbonífero, pero paralelamente en el mismo plan, y quizá con una relevancia creciente en cuanto al acompañamiento dentro del mismo plan, a largo plazo, de las medidas de diversificación, de reindustrialización o, en todo caso, de potenciación de la economía de las regiones o zonas más directamente afectadas.

No podemos permitir que nos vuelva a coger el toro y que, como en ocasiones pasadas, tengamos que hacer reconversiones duras sobre el vacío. Debemos ser capaces de planificar a la vez un horizonte para nuestro carbón, con la capacidad que sea, con la capacidad que racionalmente estimemos en nuestra circunstancia, incluyendo en esa palabra tan esquivada todos los conceptos sociales, territoriales y demás, que también son

racionales. Digo que debíamos acompañar esa política carbonera de planes en este sentido para que, repito, no nos vuelva a suceder que reconversiones duras lo sean mucho más porque se hacen en el vacío, sin ninguna otra alternativa, tanto para el sector cuanto para las comarcas o regiones afectadas.

Esta es, señorías, la proposición no de ley que mi Grupo presenta a su consideración. Nada nuevo por parte de mi Grupo, nada no homologable a la política que siguen sobre el mismo tema otros Estados del relieve del que les acabo de mencionar. Por todas esas razones, mi Grupo espera la mejor de las consideraciones por parte de todos ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya se ha presentado una enmienda firmada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: En la filosofía que impregna la proposición no de ley de Izquierda Unida el Grupo Parlamentario Socialista está básicamente de acuerdo, pero no lo está en tal y como se redactan algunos puntos. De ahí que mi Grupo haya planteado una enmienda a la totalidad, de sustitución, a la proposición no de ley de Izquierda Unida, que paso rápidamente a comentar, me referiré primero a la proposición no de ley y después a la enmienda que propone nuestro Grupo.

Nosotros creemos que no partimos de cero. El señor García Fonseca decía que no conviene partir de cero o hacer políticas que no sepamos a dónde nos conducen. A nosotros nos parece que tenemos un instrumento fundamental, que es el Plan Energético Nacional, recientemente aprobado por la Cámara en la legislatura pasada, que yo creo que nadie me negará que es fruto de un amplio consenso de todas las fuerzas políticas aquí representadas, y yo diría que no solamente de las fuerzas políticas sino también de las fuerzas sociales. Ante la Comisión de Industria de entonces y para hablar del Plan Energético Nacional han comparecido, como todas SS. SS. saben, multitud de personalidades de todo tipo, representando unos a colectivos y otros simplemente por su autoridad en el tema. Por tanto, el Plan Energético Nacional elaborado, con vigencia desde el año 1991 hasta el año 2000, es un instrumento precioso, importante y básico cuando hablamos de política energética en nuestro país y también de política carbonera. Estoy hablando, como se dice en la proposición no de ley, del carbón energético.

Pues bien, la política energética del Gobierno, como no podía ser de otra manera, está definida precisamente en el Plan Energético Nacional, en el PEN. Está fijada la demanda energética prevista y el modo de satisfacerla, teniendo en cuenta multitud de factores: econó-

micos, técnicos, medioambientales y de I+D que desarrollen energías alternativas. Dentro del Plan Energético Nacional se potencia el sector carbón como recurso energético autóctono, con las limitaciones impuestas por el sobrecoste de su utilización, el imperativo comunitario de reducción de ayudas públicas a la minería energética y los requerimientos medioambientales. Es verdad que tenemos limitaciones medioambientales y limitaciones de sobrecosto de nuestro carbón, que no debemos desconocer, para hacer una política realista que nos permita precisamente el mantenimiento del sector carbonero en nuestro país; precisamente para su mantenimiento. De ahí que a lo largo de todo el proceso que ha supuesto el primer PEN, el segundo PEN y la negociación del nuevo sistema de contratación de carbón térmico se haya tenido en cuenta la opinión de todo el mundo, se hayan hecho, fundamentalmente por consenso, las políticas definidas en el PEN. Mi Grupo Parlamentario cree —como yo mismo— que, por tanto, el Plan Energético Nacional está plenamente vigente, no solamente porque así lo ha decidido el Congreso de los Diputados, sino porque las políticas que se definen en él están plenamente vigentes.

En cuanto a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, hay que recordar que el Tratado CEE prohíbe las ayudas al carbón y que en base a criterios sociales, a criterios regionales, de reequilibrio territorial en la Comunidad Económica Europea y también, en su momento, a la cierta incertidumbre que existía en la seguridad del abastecimiento de la Comunidad Económica Europea, los Estados miembros, por unanimidad, decidieron tomar decisiones —valga la redundancia— para proceder a establecer ayudas comunitarias a la industria del carbón. Por tanto, en este momento está en vigor la decisión 2064/86/CEE que, como SS. SS. saben, deja de estar vigente el día 31 de diciembre de este año 1993.

¿Qué está haciendo la Comisión? La Comisión ha presentado una propuesta de decisión al Consejo para que vuelva a tomarse la decisión de seguir ayudando a la industria carbonera en la Comunidad Económica Europea y para establecer las nuevas ayudas que el carbón autóctono ha de recibir a partir del 1 de enero de 1994. Como también saben SS. SS., esta decisión todavía no es firme, no está tomada, exige el acuerdo unánime de todos los Estados miembros, pero su discusión está muy avanzada. Y cuando hablo de la discusión muy avanzada me estoy refiriendo a la propuesta de resolución elaborada el día 27 de octubre pasado, tan reciente como eso. Hay otras propuestas anteriores, pero el día 27 de octubre pasado desapareció —ya había desaparecido hace tiempo pero la del día 27 lo corrobora— el problema que en lo fundamental plantea el Grupo de Izquierda Unida en la proposición no de ley, es decir, el llamado precio de referencia comunitario, según el cual, por encima de él habría que ir al cierre de las

empresas carboneras que fueran incapaces de mantener ese precio y por debajo de él podían recibir ayudas para el mantenimiento. Por tanto, el problema fundamental que plantea la proposición no de ley de Izquierda Unida en este momento no existe, añadido que afortunadamente.

Es verdad, como dice el señor García Fonseca, que hay algunos Estados miembros que están apostando más decidida y claramente que otros por la política carbonera autóctona. Hay que añadir que, por suerte o por desgracia —mas bien por lo segundo— sólo son dos los países que están apostando por eso: Alemania y España. Prácticamente los dos únicos países carboneros que quedan en la Comunidad Económica Europea, puesto que Gran Bretaña ya sabemos a lo que va y Francia también. Y ¡jojo! Alemania no es mal aliado. Por tanto, desde ese punto de vista alguna satisfacción nos queda, pero no tenemos otro aliado en la política carbonera en la Comunidad Económica en este momento. Pero quiero matizar que hay dos Estados: España y Alemania, que, además, están intentando introducir en la decisión un considerando en el que se diga que no está resuelta para siempre la seguridad del abastecimiento en Europa. Los dos Estados lo están intentando hacer. Con todo esto ¿a qué quiero ir a parar? Quiero ir a parar a lo siguiente. Nosotros pensamos que puesto que la política carbonera que está definida en el Estado español está contenida en el Plan Energético Nacional, puesto que la política carbonera por la que está apostando el Gobierno español, junto con el Gobierno alemán, en la Comunidad Económica Europea es básicamente también la que está reflejada en el Plan Energético Nacional español, qué mejor que hacer referencia a este instrumento básico para nosotros en la proposición no de ley, precisamente para que algo que ha sido fruto de un consenso amplio —y no fácil—, algo que pensamos nosotros que puede ser lo que garantice la continuidad de la industria carbonera en nuestro país, se ponga de relieve en la proposición no de ley y todos apoyemos ese instrumento porque ya lo hicimos, en su día, cuando el Congreso de los Diputados lo votó.

Debo terminar diciendo, respecto a la proposición no de ley, que el punto 4, en el que se propone la concertación amplia, en un marco amplio de negociación sobre el carbón, sería como renegociar algo que ya está negociado, que es precisamente el Plan Energético Nacional, y, por tanto, correríamos el riesgo de reabrir un debate sobre un asunto que está cerrado —creo que bien cerrado afortunadamente para la industria carbonera española— y no nos parece oportuno que eso se haga. Si nos parece oportuno que sobre las comarcas mineras, como consecuencia de la reordenación minera, se produzcan políticas de reindustrialización, de equilibrio territorial que, por otra parte, nos consta que se están produciendo en la actualidad. Tenemos en nuestro país instrumentos financieros adecuados que

están dando resultados —y hablo por lo que estoy viendo en Teruel provincia, a la que yo pertenezco, donde la cuenca minera, como el resto de las cuencas mineras, ha sufrido esa reordenación—, digo que hay instrumentos de incentivos económicos regionales, instrumentos que han puesto en marcha las propias comunidades autónomas que están sirviendo para la reindustrialización de la zona, bien es verdad que con dificultades propias de las situaciones concretas que las comarcas mineras viven pero están funcionando.

Por tanto, aceptando, en primer lugar, la filosofía básica de la proposición no de ley del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, no podemos aceptar, sin embargo, su contenido; primero, porque la motivación fundamental de esa proposición no de ley no existe ya en el proyecto de decisión respecto a las ayudas CECA; por tanto, no existiendo no tendría sentido hablar de ello. Y segundo, porque el 4.º punto que solicita, a nuestro juicio, reabriría peligrosamente un debate que está cerrado hasta el año 2000, que es el del Plan Energético Nacional. Por consiguiente, nosotros proponemos una enmienda de sustitución que, manteniendo el interés primordial de la defensa del consumo del carbón autóctono nacional en el parque de generación de energía eléctrica, no choque con políticas que están bien establecidas, sobre todo porque se han hecho —repito— por un costoso y necesario consenso de todas las fuerzas políticas. Como la enmienda es muy corta, si SS. SS. me lo permiten la leo y zanjamos el debate, por lo menos en lo que a mi Grupo respecta.

La enmienda de sustitución a la totalidad de la proposición no de ley de Izquierda Unida dice así: Las nuevas decisiones CECA sobre ayudas al carbón, a partir de 1994, deberán permitir el mantenimiento de la filosofía y contenidos básicos del Plan Energético Nacional respecto del papel del carbón, a medio y largo plazo, de acuerdo con la Resolución 18, aprobada en el Congreso, que señala: Deberá abogarse por la continuidad de la misma (política respecto del carbón autóctono) o, en su caso, por la elaboración de un nuevo código que mantenga las orientaciones actualmente en vigor. Por todo ello, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que mantenga, en su negociación ante los órganos comunitarios, los criterios básicos de apoyo al carbón nacional presentes en el Plan Energético Nacional actualmente en vigor.

Quiero matizar algo, señor Presidente. Como hemos tenido que hacer esta redacción muy rápidamente, como transacción a la que habíamos presentado en principio por un esfuerzo de búsqueda de acuerdo con el Grupo proponente, quizá lo que acabo de leer no concuerda exactamente, letra por letra, con la enmienda de transacción que tiene la Mesa. Si así fuere, ruego que se tenga en cuenta la que tiene la Mesa, porque es la que intenta aproximarse a la del Grupo proponente. En cualquier caso, como no tengo una copia en mi po-

der, he leído lo que creo que básicamente refleja la enmienda que presentamos.

El señor **PRESIDENTE**: Para su tranquilidad, señor Torres, la redacción concuerda con la que tiene la Mesa, con la excepción de una cuestión puramente gramatical. Por tanto, no hay disonancia entre las dos.

¿Algún Grupo quiere consumir un turno en contra? **(Pausa.)** ¿Grupos que deseen fijar la posición? **(Pausa.)**

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Landeta.

El señor **LANDETA ALVAREZ-VALDES**: Señor Presidente, voy a fijar la posición del Grupo Popular en la proposición no de ley.

En primer lugar, debemos alegar que esta proposición no de ley tiene una serie de partes totalmente diferenciadas. La primera de ellas se refiere a una estrategia genérica respecto al carbón, y se refleja en el primer punto de la proposición.

La consideración del carbón como fuente autóctona, básica para la planificación energética de los países, es un criterio acertado y por el que se justifica, y se ha justificado, un tratamiento diferente del carbón respecto a otras mercancías.

Por otro lado, se es consciente de la gravedad del problema socioeconómico que plantearía el cierre masivo de explotaciones, y ésta ha sido otra razón para tratar de formar, muy cuidadosa y diferenciadas, las ayudas estatales a la industria minera.

Estos dos aspectos justifican una protección de la minería del carbón superior a la de otras actividades industriales, como quedó perfectamente reflejado en el PEN 1991-2000, y en los Presupuestos Generales del Estado. Por ello, la filosofía obtenida en el primer punto de la proposición no de ley es totalmente aceptada por el Grupo Popular.

Otro aspecto que presenta la proposición no de ley es la constatación del declive de las zonas que tradicionalmente han tenido como monocultivo la minería del carbón. La reestructuración de las empresas ha llevado a generar unos excedentes laborales, y sobre todo a reducir el número de puestos de trabajo disponibles en grandes áreas, lo que condiciona fuertemente el futuro de estas zonas.

Mientras una generación pasa a vivir subsidiada, la siguiente se encuentra sin posibilidad alguna de vivir y trabajar en sus pueblos de origen. Por ello debemos apoyar, y esto quiero que quede claro, con total contundencia todas las medidas tendentes a la creación de un tejido industrial alternativo que palie los problemas derivados del declive minero.

Por otro lado, el problema medioambiental de las cuencas mineras, tanto de explotaciones subterráneas como a cielo abierto, es muy importante. Esto motiva que nunca serán suficientes las medidas que se tomen en pro de la preservación del medio ambiente y de la

regeneración de las zonas dañadas. Además, esas actividades pueden ser, al menos a corto plazo, una de las fuentes alternativas de trabajo, provocando simultáneamente efectos beneficiosos.

Las consideraciones en relación al cuarto apartado, respecto a la reindustrialización de las zonas mineras y de las necesidades de fomentar la protección medioambiental en las mismas, están presentes en el cuarto punto de la proposición no de ley, que también ha de ser apoyado por el Partido Popular.

Sin embargo, tenemos que manifestar que el segundo y el tercer punto propuestos se basan en dos ideas que tienen nuestros reparos. La primera se refiere a la capacidad de la Comunidad Económica para dictar normas en torno al tema carbón en particular, y al energético en general. La segunda a la necesidad de renunciar a un precio de referencia y de subvencionar la minería del carbón sin ningún tipo de limitaciones condicionantes.

Hasta muy recientemente, la planificación y la política energética de la Comunidad Económica Europea han venido siendo la suma de los programas decididos a nivel nacional por los distintos estados comunitarios, limitándose la Comisión a proponer al Consejo de Ministros una serie de objetivos deseables. Los definidos a principios de 1985 para la siguiente década y, por tanto, actualmente en vigor, fueron los siguientes: mejorar la eficacia energética en un 20 por ciento adicional; limitar el consumo del petróleo al 40 por ciento del consumo energético comunitario; limitar la utilización de hidrocarburos en la generación de electricidad a menos del 15 por ciento; incrementar el uso del gas natural, garantizando un suministro seguro y más diversificado; incrementar la utilización de combustibles sólidos, respetando el objetivo de limitar la contaminación y mejorando las capacidades productivas, y por último, incrementar la contribución de las energías renovables en el balance energético comunitario.

Estos objetivos se han venido cumpliendo en líneas generales. Sin embargo, para la política energética común hay una fecha clave: febrero de 1986, mes en el que se firma el Acta Unica Europea. Un aspecto básico de este Acta Unica Europea es la creación del mercado interior, un espacio sin fronteras interiores en el que se debía de garantizar, a partir del 31 de diciembre de 1992, la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales. Partiendo de este concepto, el energético es un sector en el que también deben ser eliminadas todas las fronteras.

Casi todos los países miembros de la Comunidad Europea han mostrado su rechazo frontal a que la energía sea considerada como una mercancía más, y esté sujeta, por tanto, al concepto del mercado interior. Las razones que se han esgrimido son muy diversas: en primer lugar, la comercialización al introducir el concepto de servicio público, imponiendo calidad y seguridad,

se trata de un mercado de monopolios, con las limitaciones correspondientes y competencia; diversidad de empresas, puesto que en este sector están, por un lado, las Pymes y, por otro, empresas de gran tamaño como las multinacionales; diferente disponibilidad de recursos energéticos autóctonos; diferente esfuerzo inversor ante la crisis del petróleo y la relación coste-precio de venta radicalmente diferentes.

A pesar de todas estas consideraciones la Comunidad Europea avanza eliminando barreras, y tenemos que decir que últimamente se está haciendo un gran esfuerzo desde el punto de vista de la eliminación de las barreras fiscales.

Pero tenemos que decir que, a estas alturas, la política energética no es una política comunitaria, es utópica. En el sector del carbón es especialmente poco realista, ya que el aspecto energético que más en cuestión se pone es el de acceso de terceros a las redes de transporte de gas y electricidad. Nadie cuestiona que el carbón deba regirse, en sus aspectos básicos, por las normas del mercado interior; sin embargo, dadas sus características diferenciales como mercancía, sí puede estar sujeto a consideraciones especiales. De ahí viene toda la discusión sobre las ayudas estatales a las explotaciones deficitarias, y en especial a aquellas que se conceden después de 1993.

La filosofía básica de la Comunidad Económica, que el Partido Popular comparte, es que el Estado no puede subvencionar, indefinidamente y sin ningún requisito, las explotaciones mineras deficitarias. Es necesario ir reduciendo progresivamente estas ayudas, cerrando aquellas explotaciones más deficitarias y mejorando la productividad y el precio de tonelada extraída para tender a conseguir una minería del carbón rentable.

Sin embargo, todos los aspectos anteriormente citados pueden verse corregidos en alguna medida por consideraciones de autoabastecimiento energético y de interés social, que son los casos que estamos examinando. De hecho, estos principios básicos ya están siendo tenidos en cuenta por la Comunidad.

El proyecto de bases para las ayudas estatales al sector de la minería para el período 1994-1997, elaborado por la Comisión en la primavera de este año, está siendo modificado radicalmente en el Parlamento Europeo. Se han presentado más de sesenta enmiendas para tener en cuenta consideraciones tales como la importación del autoabastecimiento energético, la protección frente a las importaciones de terceros países y los costes sociales de cierre de explotaciones mineras, etcétera. Estas enmiendas pueden ser suficientes para evitar unas medidas demasiado liberalizadoras y dañinas para la sustitución socioeconómica de las cuencas mineras.

Sin embargo, en este nuevo afán de proteccionismo no se debe llegar, en modo alguno, a un mantenimiento eterno del «statu quo», al enmascaramiento de situaciones inviables y a la defensa de gestiones no efi-

cientes. En este tema, como en tantos otros, habrá que llegar, y a eso es a lo que estamos dispuestos, a un equilibrio entre medidas liberalizadoras y tendentes a garantizar el libre mercado, la realidad social y las necesidades específicas de los países miembros, para lo que ya se están dando los pasos adecuados en el Parlamento Europeo.

Por todos estos motivos comentados anteriormente, no parece adecuado apoyar los puntos 2 y 3 de la proposición no de ley, que están en contra de que la Comunidad Económica regule nada respecto al carbón y de que en esta posible regulación se llegue a un compromiso entre necesidades sociales y proteccionismo del sector.

Estamos totalmente de acuerdo con la enmienda transaccional presentada por el Grupo Socialista, y si, lógicamente, ésta es aceptada por el proponente, votaremos a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sánchez i Llibre.

El señor **SANCHEZ I LLIBRE**: Señor Presidente, voy a intervenir muy brevemente para no repetir lo que han dicho ya los diferentes portavoces de otros grupos parlamentarios.

Nuestro Grupo considera que si el Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya acepta la enmienda transaccional que ha presentado el Partido Socialista, votaríamos afirmativamente esta proposición no de ley, ya que consideramos acertado el papel que ha de jugar el carbón de origen nacional en cuanto al abastecimiento de energía dentro del Estado, que se circunscribe al Plan Enegetico Nacional 1991-2000. Además, consideramos va a alcanzar prácticamente la unanimidad dentro de los grupos de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Para especificar la aceptación o no de las enmiendas primitiva y transaccional presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra, en nombre del Grupo proponente de la proposición no de ley, el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Nuestro Grupo va a aceptar, como se ha ido indicando, esta enmienda transaccional, pero quisiera situarla en el ánimo, en el espíritu que se suele decir también, en el significado preciso, dicho de una manera que me parece más adecuada, con el que mi Grupo la acepta.

Izquierda Unida, en su día, manifestó sus profundas discordancias con el Plan Energético Nacional, hasta el punto de que fuimos, creo, los únicos que presentamos un plan energético alternativo, que trabajo nos costó elaborarlo (**Risas**); tanto trabajo como seriedad se refleja en el mismo. Llegamos no solamente a hacer pro-

puestas de filosofía, sino propuestas concretas, cuantificadas, con todo lujo de razonamientos teóricos, estadísticos y contables. Quede pues, claro, en qué contexto mi Grupo acepta la enmienda, lo cual no nos impide, obviamente, en el trámite de resoluciones, buscar el más amplio consenso sobre aquellos puntos en los que podía haber coincidencia, que fueron algunos importantes, y entre ellos éste al que de alguna forma alude la resolución. Este es un primer encuadramiento de la aceptación por mi Grupo de la enmienda transaccional.

En todo caso, fue un parto difícil, lo confieso, por parte de mi Grupo, y tengo que añadir, a fuer de ser sincero, que después de oír la intervención del Grupo Popular, de mi amigo el señor Landeta, es un parto difícil con cesárea (**Risas.**). Pero, repito una vez más, no por las interpretaciones o contextos en que cada cual lo sitúa, sino en lo que dice literalmente y en el contexto en que lo sitúa mi Grupo, admitimos esta enmienda transaccional. Sentimos, sinceramente, que no se acepten los puntos 3 y 4; lo sentimos porque, repito, ojalá fuera cierto que al margen ya —y lo dije en la introducción— de la denominación de coste de referencia el problema sustantivo estuviera resuelto. Mi Grupo entiende que no, y ojalá, repito, estuviera resuelto, pero no lo está. Llamémoslo de otra manera si no queremos hablar de coste de referencia, que se acuñó con un determinado significado, pero el problema de fondo, insisto, no está resuelto.

Tampoco pretendíamos con el número 4, que seguimos manteniendo (y al decir que seguimos manteniendo me refiero en nuestra política, no en lo que vamos a votar hoy aquí), que supondría de nuevo debatir el Plan. Mi Grupo acepta las decisiones democráticas de esta Cámara, aunque no las comparta. Pero todo plan necesita luego un reglamento, y en concreto una aplicación, y es ahí, en la aplicación de las directrices del Plan, el que fuera —en este caso el que hay—, donde nosotros entendemos que sería de la mayor utilidad una metodología como la que aquí planteamos. No se acepta, y mi Grupo lo siente; pero sigue manteniendo en su política las posiciones que manifestamos. No obstante, en aras al debate comunitario (no ya porque nosotros contemos con un socio del calibre del alemán, sino que, me atrevo tristemente a decir que los alemanes puedan contar con nosotros) mi Grupo, repito una vez más, acepta esta enmienda transaccional, ya que entendemos que, aun a pesar de su limitación, es una contribución positiva de esta Comisión en el sentido de la posición que debe mantener el Gobierno en esta negociación.

El señor **PRESIDENTE**: Terminadas las intervenciones, pasaremos a la votación.

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, rogaba que se leyera el texto transaccional para que quede

plasmado, porque ha habido una diferencia gramatical que creo sería bueno que quedara reflejada en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE**: El texto de la enmienda transaccional, tal como consta en poder de la Mesa, dice así: El Congreso de los Diputados considera que las nuevas decisiones CECA, sobre ayudas al carbón a partir de 1994, deberán permitir el mantenimiento de la filosofía y contenidos básicos del Plan Energético Nacional respecto del carbón a medio y largo plazo, de acuerdo con la Resolución 18 aprobada por el Congreso, que señala: «Deberá abogarse por la continuidad de la misma (política respecto del carbón autóctono) o en su caso por la elaboración de un nuevo código que mantenga las orientaciones actualmente en vigor». Por todo ello, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que mantenga en su negociación ante los órganos comunitarios los criterios básicos de apoyo al carbón nacional presentes en el Plan Energético Nacional actualmente en vigor.

En estos términos, por tanto, vamos a votar esta enmienda de transacción que queda como único texto de la proposición no de ley.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad la enmienda de transacción a la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Vamos a suspender la sesión por cinco minutos para pasar con posterioridad al trámite de las preguntas.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

CONTESTACION A LAS SIGUIENTES PREGUNTAS:

— **SOBRE FUTURO DEL SECTOR DE FERTILIZANTES EN CARTAGENA (MURCIA) ASI COMO SITUACION DE LA INVERSION DE LA EMPRESA AMERICANA (FREEPORT). FORMULADA POR EL SEÑOR RÍOS MARTÍNEZ (G. IU-IC) (Número de expediente 181/000015)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión, que comprende la contestación a seis preguntas, divididas en dos bloques. Una primera pregunta, a la que dará respuesta don Juan Ignacio Moltó García, Secretario de Estado de Industria, corresponde al Diputado señor Ríos Martínez, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y versa sobre el futuro del sector de fertilizantes en Cartagena, así

como situación de la inversión de la empresa americana (FREEPORT).

Para proceder a la sustanciación de esta pregunta, tiene la palabra el señor Ríos Martínez por un tiempo de diez minutos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Voy a intentar no consumir ni siquiera ese tiempo que me acaba de dar el señor Presidente.

Para ciertas actividades económicas (antes se hablaba del carbón) había que aplicar algunas de las virtudes que aprendimos: la fe, la esperanza y la caridad. Caridad, no queremos; esperanza, nos queda, y fe, poca.

El problema del sector de fertilizantes en la región de Murcia viene de una actividad productiva importante en un sector que nosotros consideramos estratégico para la economía española, estratégico puesto que es el futuro que se nos viene a dar en el concierto europeo, y sin embargo se han ido haciendo planes de reconversión desde el año 1986: empresas públicas, dos, Asur y Enfersa, y una empresa, Fesa, se agruparon después de 1990 en torno a Ercros.

Lo cierto es que la evolución final de todo este devenir no ha estado garantizando ni la actividad productiva ni la modernización del sector, y los dineros públicos no han servido para el objetivo que cubrieron. Se dio una cantidad a Ercros, al Grupo KIO, para hacer un plan de modernización y, sin embargo, hoy nos encontramos con que una sociedad, Fertiberia, en la que se mantiene Ercros y en la que participa la empresa americana FREEPORT, durante un año, por un dinero —no sabemos la cifra— va a mantener una actividad a ver si tiene o no tiene futuro, y con posterioridad poder actuar. Y otra sociedad, Erkimia, va a mantener la relación por otro lado.

En concreto, la pregunta que queríamos formular es cuál es el futuro del sector de fertilizantes en Cartagena, qué empresas y para producir qué, continuarán en ese futuro, qué número de trabajadores tendrán y cómo se va a producir ese proceso en la situación que podamos tener hoy, porque yo comprendo que esa situación de hoy puede ser una determinada.

En cualquier caso, sí que sería bueno, por aquello que empezaba diciendo de la esperanza, conocer en qué situación van a encontrar cada uno de los centros de producción, en ese tránsito de un año, por parte de una sociedad que va a gestionar una parte, la sociedad Fertiberia, y, en otra, por lo que toque a Erkimia. Esperemos que la inversión que se haga cuente con perspectivas de viabilidad y de futuro, con compromisos serios para modernizar la estructura productiva, para que no salga más barato importar fertilizantes que producirlos aquí y, sobre todo, para garantizar una actividad productiva en los volúmenes adecuados. Por tanto, no estamos haciendo una pregunta para conocer una posición desde la resistencia, queremos conocer para después posicionarnos. Ese es el objetivo de la pregun-

ta, saber por qué camino va la actuación del Gobierno y, en función de eso, hacer propuestas.

Es verdad que una parte importante de esta cuestión ha sido tramitada vía Pleno, la situación de los pasivos. No me he referido a ello en todo el proceso de reconversión puesto que el Ministro de Trabajo ya respondió a esa parte. En cualquier caso, no es para extrañarse; hay tres bloques pasivos. Lo digo por la perplejidad que podamos tener unos y otros. La situación de pasivos es más complicada; obedece a la situación que se ha producido en cada una de las empresas y a la falta o no de compromiso que la empresa nueva pueda tener para hacer frente a obligaciones que las empresas debieran haber cubierto en su momento. No he querido entrar en ese tema, que es complejo, solamente lo he hecho en la parte industrial y productiva.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta y también por un tiempo de diez minutos, tiene la palabra el señor Secretario de Estado de Industria.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Señoría, no sabía que se hubiese preguntado esto al Ministro de Trabajo ni que hubiese contestado.

Me alegro que sobre los pasivos de FESA-Enfersa se haya dirigido a quien corresponde tener la información más cabal del asunto, que tiene que ver con el plan laboral y no tanto con el industrial.

La interpelación, que, por otro lado, agradezco, porque este tema nos ha llevado algún tiempo en el Ministerio, va dirigida a saber exactamente cómo ha sido toda la intervención de Freeport Mac Moran en la operación. La situación de las factorías en la zona de Cartagena es suficientemente conocida, creo yo, aunque puedo exponerla.

Como sabe, allí hay tres factorías y hay unas resoluciones administrativas públicas, que puedo hacer llegar a S. S., que establecen los planteamientos del plan industrial y del plan laboral en esas tres factorías, pertenecientes a FESA-Enfersa, derivada como usted ha explicado muy bien, de la actuación del accionista, la sociedad Ercros, que está en suspensión de pagos. Ese plan, aprobado en su aplicación por los sindicatos y también por la Comunidad Autónoma de Murcia, si no estoy equivocado —tengo aquí las resoluciones que me han aportado—, supone prácticamente el cierre de la factoría de Escombreras, creo yo, un mantenimiento de un nivel de producción de Asur y una modificación, sobre todo por razones de medio ambiente, de la factoría de El Hondón. Esto se aprobó antes del verano y este acuerdo ha hecho posible el levantamiento por los acreedores de la suspensión de pagos de FESA-Enfersa. Era una de las condiciones que había impuesto la Comisión de acreedores para poder levantar la suspensión de pagos y que la sociedad pudiese generar una segre-

gación de activos, que se constituyese una nueva sociedad y empezar a gestionar el plan industrial, que estaba basado, en la zona de Cartagena, en estas premisas, a través de una nueva sociedad, que es la que se constituyó recientemente, y que gira bajo el nombre de Fertiberia, sociedad anónima, cuya gestión se ha encomendado, por un contrato, al inversor americano Freeport Mac Moran, que tiene importantes intereses en España, especialmente en Huelva.

Cuál va a ser el futuro, que es la otra parte, de una empresa industrial privada, yo no sería capaz de decirlo y, además, creo que usted no me lo pregunta.

Me dice que si puedo anticipar cuál va a ser el resultado de la gestión de Freeport. Queremos creer que va a ser saludable. Por otro lado, en la operación de la intervención de Freeport Mac Moran, hasta donde yo sé, no se ha metido absolutamente ningún dinero público, desde el punto de vista de subvenciones, aunque sí se han obtenido determinadas facilidades para conseguir créditos suficientes para el saneamiento de la vieja FES-Enfersa y créditos de circulante para poder poner en marcha la nueva empresa. Todo ello se ha hecho, como supongo que usted sabrá, de acuerdo con los sindicatos, que han estado presentes en todo el proceso, en relación con el Ministerio de Industria y con toda la Administración pública, yo diría que en un proceso transparente de conexión con los trabajadores afectados por el conflicto.

Esto es lo que podría decirle en relación con el tema. No sé exactamente lo que va a ocurrir en el futuro, cuando transcurra el plazo de gestión, creo que no lo puede saber nadie, ni cuál va a ser el futuro industrial de los fertilizantes, no solamente en Cartagena sino en el conjunto del Estado. Respecto de una empresa que se privatizó en su momento, como usted bien sabe, creemos que el Gobierno ha hecho lo que le correspondía, que es afrontar la responsabilidad política de intentar salvar o atender las necesidades que tenía todo el sector, la empresa y los centros afectados, en un marco de negociación con los sindicatos, con la posibilidad de atraer, que es función del Gobierno, un inversor extranjero a nuestro país, que pudiese gestionar la situación del sector de fertilizantes.

Desde ese punto de vista, no hay que desconocer la propia situación del accionista, de Ercros, incluso de su matriz original. Por tanto, no ha sido fácil que se hiciese más racional el proceso de ajuste, sobre todo teniendo en cuenta que todos los procesos han sido pactados con los trabajadores.

El señor **PRESIDENTE**: Para un turno de réplica, tiene la palabra el señor Ríos Martínez.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Es una evolución larga en el tiempo. Es cierto que en todos los procesos ha habido participación sindical, incluso acuerdos con los

sindicatos en algunos. También es cierto que muchos de esos acuerdos no se han venido cumpliendo.

Usted ha relativizado un poco el papel que puede jugar la Administración en un sector que, desde nuestro punto de vista, es estratégico. Yo no sé si la Administración, o ustedes, desde el Ministerio, ven, en cuanto al sector de fertilizantes, que no es lo mismo tener la producción aquí que tener que actuar desde fuera.

Yo no estoy pidiendo que se vuelva a recuperar la vieja dialéctica de Enfersa y Asur, que era pública y que actuaba como una empresa determinada del INI. No estoy diciendo que esa sea la solución; sí que se garantice la estabilidad de la producción de fertilizantes en aquella comarca, en la comarca de Cartagena, fuertemente sacudida por los procesos industriales —que no viene al caso mencionar porque no es el momento—. Sería importante el mantenimiento de actividad.

Según su respuesta, se ha producido lo siguiente: Asur va a continuar, la factoría de El Hondón, a la que usted hacía referencia, cesa, y Enfersa, que es la que estaba en el valle de Escombreras, prácticamente desaparece como estructura productiva; no va a continuar ni en la parte de Fertiberia ni en la parte de Erkimia.

Ha dicho que se ha buscado un socio extranjero inversor, la Freeport Mac Moran, que durante un año va a gestionar, a administrar, con un contrato de servicio. Y, en función de la evolución, verá si continúa o no. A mí me hubiese gustado que me explicara de qué manera podría garantizarse la continuidad porque, si al final de año no le interesa a Freeport la gestión de esta empresa, nos encontraremos otra vez con una estructura productiva determinada, donde Ercros sigue teniendo un porcentaje de participación en Fertiberia. Es decir, que, aunque fue una empresa que tuvo suspensión de pagos, sigue participando en esta nueva sociedad para garantizar la continuidad, porque le haya interesado o no sé por qué razón. Quisiera saber de qué manera se actuaría para garantizar una permanencia o una continuación de la actividad. ¿Sería buscar otro socio inversor? A lo mejor no es solamente la Freeport; en su día estuvieron discutiendo con otros agentes o con otras sociedades.

En suma, lo que venía a preguntarle era la perspectiva de futuro, en el sentido de estabilidad, de lo que ahora mismo queda, aceptando incluso que la parte de Enfersa va a dejar de producir y que Freeport se queda con la parte más rentable. Sería bueno conocer en qué condiciones, qué rama de la producción va a seguir o en qué medida va a incorporarse a otra empresa que iba a continuar la actividad.

En todo caso, nuestro objetivo es introducir, y se lo digo sinceramente, elementos de esperanza en una comarca y en un sector productivo que consideramos que es importante para la gestión. No queremos añadir desesperanza y angustia. Desde esa óptica solicitamos la información; que no haya duda de cuál es nuestra

voluntad. Estamos informados de los acuerdos o convenios en los que hayan participado los sindicatos y queríamos conocer el compromiso de la parte contratante, a la que representa usted.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Como muchas otras veces, estoy muy de acuerdo con usted y con lo que su Grupo representa. Efectivamente, éste no es un caso de caridad para nada y, desde luego, tampoco es una cuestión de fe. Yo quiero mandar ese mensaje de esperanza y creo que estamos cerca.

Yo no he dicho, no he querido decirlo, no sé si se ha entendido, que no se vaya a seguir produciendo en Escombreras. Lo que he dicho es que el acuerdo pactado con los sindicatos implica eso. Yo no me atrevería a decir que en Escombreras no va a seguir produciéndose, porque eso lo tiene que decidir la empresa, no el Gobierno. En este momento lo que tenemos establecido es ese escenario. Yo, personalmente, creo que ese va a ser el futuro, pero no puedo decir que Fertiberia, que va a ser o que es la nueva empresa, no ponga a funcionar el centro de Escombreras. La impresión que tenemos es que eso no va a ocurrir o que no es previsible que ocurra en un plazo corto, aunque no soy yo quien decide que no funcione Escombreras. Es la empresa privada; son ellos los que tienen que atender estas necesidades, una vez que se tomó la decisión de que no fuese una de las empresas públicas la que gestionase el sector.

Pregunta si el sector es estratégico o no. El Gobierno cree que es un sector importante y, por tanto, tenemos que hacer un esfuerzo para que sobreviva en España y tenga un nivel de ocupación digno. Yo pienso que el nivel de inversiones que hay en el conjunto del sector es lo suficientemente importante para que no estemos hablando ni de caridad ni de fe, sino de esperanza en remontar una situación mundial del mercado en recesión que lógicamente deberá mejorar a lo largo del tiempo. Y ésa es la apuesta que ha tomado el inversor extranjero.

Me interesa destacar que Freeport no es un especialista en gestión, es un inversor. En este momento está gestionando, pero con el objetivo de invertir. ¿Eso qué quiere decir? Quiere decir que el objetivo de Freeport no es tanto seguir gestionando Fertiberia como tener la mayoría. Y ese es su compromiso con el Gobierno del Estado en este acuerdo y el que ha permitido dar facilidades crediticias. No hay un gasto público adicional.

Yo creo que S. S. me entiende cuando le digo que no es simplemente que haya aquí un inversor extranjero que va a gestionar y si me va bien, me va bien, y si me

va mal sigo gestionando... Lo que tiene es el compromiso de tomar la mayoría si, como todos esperamos — que viene también de esperanza —, la situación de las empresas mejora.

Me complace poder decir a SS. SS. que estamos bastante de acuerdo y me da la impresión de que los objetivos que tiene S. S. y los del Gobierno coinciden y que la tramitación que se está haciendo es razonable, porque permanentemente estamos en contacto con los sindicatos, en contacto con la empresa y en contacto con los inversores, para que la situación, como usted sabe, vaya mejorando paulatinamente hasta poner en funcionamiento esta empresa. Tampoco hay un objetivo de que sea rentable de inmediato, pues, en un sector como éste, que está sujeto a tantas alternativas del mercado, eso es difícil porque tiene una fuerte dispersión y la capacidad de gestionar el circulante siempre es más compleja que en otro tipo de negocio; que, en un plazo razonable, el sector de fertilizantes en España, si esas perspectivas de esperanza que usted mencionaba se cumplen, sea eficiente y podamos cumplir estos objetivos, que yo creo que son comunes en el Grupo que S. S. representa y la mayoría que sostiene el Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Suspendemos la sesión para agradecer y despedir como corresponde al señor Secretario de Estado. Continuaremos de inmediato.

— **SOBRE DECLARACION DE LA CADUCIDAD DE LA CONCESION PARA LA EXPLOTACION DE CUARZO E ILMENITA EN LA CANTERA «ISABELITA» DE ARCOS DE LA FRONTERA (CADIZ). FORMULADA POR EL SEÑOR ANDREU ANDREU (G. IU-IC) (Número de expediente 181/000023)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión.

En esta ocasión, está con nosotros don Luis María Atienza Serna, Secretario General de la Energía y Recursos Minerales, para dar respuesta a las cinco preguntas que restan en el orden del día.

La primera de ellas está formulada por don Jerónimo Andreu sobre la declaración de caducidad de la concesión para la explotación de cuarzo e ilmenita en la cantera «Isabelita» de Arcos de la Frontera.

Tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: El 27 de febrero de 1981 se hizo una concesión en favor del ciudadano don José Estévez de los Reyes para que explotara una mina que se llama «Isabelita», en Arcos de la Frontera. Esta concesión se hizo porque se suponía que existía una cantera y de hecho existe una cantera importante de cuarzo e ilmenita. La ilmenita, para que SS. SS. lo sepan, es un material del cual se saca titanio. Y, para que pudiera realizar esta operación, en esa concesión administrativa se daba la facultad de expropiar unos terrenos

que son bastante importantes dentro de Arcos de la Frontera. No eran unos terrenos cualquiera, eran unos pinares extraordinarios, con unos pinos de una calidad impresionante que eran el principal pulmón de Arcos de la Frontera, por lo cual, cuando se produjo este hecho, hubo las mayores manifestaciones que se recuerdan en Arcos de la Frontera no digo ya en la democracia sino incluso en periodos anteriores a ella, porque aquello era un golpe bastante duro para el medio ambiente de Arcos y en algo muy sentido por el conjunto del pueblo. En cualquier caso, se empezó a explotar esa cantera a partir de esa fecha uniéndose a otras canteras que había en el entorno.

Lo cierto es que lo que ahí se ha explotado fundamentalmente ha sido mucho cuarzo, de ilmenita nada. Se ha explotado un cuarzo de gran calidad, se han sacado de allí importantes cantidades de arenas blancas para vidrio y también se han sacado cantidades menos importantes, aproximadamente un 20 por ciento del conjunto, de arenas destinadas a la fundición de hierro. Sin embargo, esta explotación no se ha hecho sin grandes costos medioambientales, porque incluso en la propia concesión administrativa se prohibía al concesionario que llegase en ningún momento al nivel freático de aquel terreno. Y reiteradamente ha llegado al nivel freático. Yo he podido comprobar la existencia de varios vídeos de diferentes situaciones en que había auténticos lagos, de hectáreas de superficie, en los que evidentemente se había traspasado el nivel freático. Y todo esto se ha hecho con la complicidad más absoluta de la Delegación de Minas de la provincia de Cádiz, que ha permitido de forma reiterada que esto suceda, que en ningún momento ha levantado un expediente de caducidad contra el incumplimiento de las condiciones de esta concesión administrativa, incluso a pesar de que organismos como el encargado del medio ambiente de la Junta de Andalucía haya tomado reiteradamente conciencia de este tema y haya abierto las correspondientes investigaciones.

Siempre ha llamado mucho la atención la pasividad de la Delegación de Minas de la provincia de Cádiz en una actuación como la que se ha producido. No solamente se ha tocado el nivel freático, sino que incluso se ha incumplido la Ley de Minas en lo que se refiere a distancia a carreteras, a distancia a tendidos eléctricos, etcétera.

Es evidente que el concesionario goza de un poder económico importante pero esto en ningún lugar debe ser óbice para que se aplique la Ley y para que el Ministerio se plantee acciones contra esta concesión administrativa.

Por tanto, yo le ruego que me comunique si realmente tienen constancia de esta situación en el Ministerio y qué acciones piensan emprender.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a esta pregunta, tiene la palabra el señor Atienza.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Atienza Serna): Muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, yo lamento profundamente no poder pronunciarme sobre el fondo de su cuestión, por razones de competencia de esta Administración central. Lo lamento porque seguramente podíamos habernos ahorrado el tiempo SS. SS. y yo, y no porque no crea en el Estado autonómico que distribuye las competencias entre administraciones. El 29 de diciembre de 1982 se aprobó el Real Decreto 4164/1982, que traspasó las competencias en materia de industria, energía y minas a la Comunidad Autónoma de Andalucía y corresponde a los servicios de esta Comunidad Autónoma pronunciarse sobre la concesión de esas explotaciones mineras. Por lo tanto, es un tema sobre el que la Administración central no puede pronunciarse, por haber perdido hace ya diez años esas competencias en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Andreu, tiene la palabra.

El señor **ANDREU ANDREU**: No son exactamente esas las noticias que tengo. La Delegación de Industria en la provincia de Cádiz continuamente recibe denuncias sobre este tema. Ha recibido denuncias no solamente por parte de Izquierda Unida, sino por parte de la Federación ecologista, pacifista y gaditana; denuncias que se han recogido en esa Delegación y que entiendo que deben ser trasladadas a este Ministerio. No entiendo yo que, si se plantean denuncias ante la Delegación de la Administración central en la provincia de Cádiz sobre este tema, sean denuncias que puedan ser traspasadas directamente a la Junta de Andalucía. Es más, hoy, concretamente, se ha convocado una reunión en la Delegación de Gobernación de la Junta de Andalucía, a la que se ha invitado a esa Delegación del Ministerio de Industria y no ha ido. (**Rumores.**) No sé cómo estará el reparto competencial, pero si la propia Junta de Andalucía invita a elementos de la Delegación de Industria, me imagino que el marasco competencial debe ser importante.

En cualquier caso, yo dejo aquí expresada la denuncia que hace mi Grupo Parlamentario. Creo que es bueno que se tenga noticia de ella, independientemente de que, si usted considera que el reparto competencial no es así, nosotros la traslademos de igual manera a la Junta de Andalucía.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Atienza, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Atienza Serna): Solamente quiero decir que difícilmente podemos aceptar una interpretación de la distribución de competencias por

la cual la atribución de las competencias la produzca el denunciante, a la hora de determinar en qué ventanilla presenta su denuncia. Como usted comprenderá, la distribución de competencias no se realiza con esos criterios, sino de acuerdo con la legislación de desarrollo de nuestro Estado autonómico.

- **SOBRE INVERSIONES REALIZADAS POR LA COMPAÑÍA REPSOL EN CARTAGENA (MURCIA) DE LAS COMPROMETIDAS EN EL PROTOCOLO FIRMADO CON LA CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA DE LA REGIÓN DE MURCIA. FORMULADA POR EL SEÑOR RÍOS MARTÍNEZ (G. IU-IC) (Número de expediente 181/000035)**
- **SOBRE FUTURO REAL DE LA PLANTA REPSOL DE CARTAGENA (MURCIA). FORMULADA POR EL SEÑOR RÍOS MARTÍNEZ (G. IU-IC) (Número de expediente 181/000036)**
- **SOBRE RAZONES DEL INCUMPLIMIENTO POR LA EMPRESA PÚBLICA REPSOL DEL CONVENIO FIRMADO EN ABRIL DE 1992 CON LA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y TRABAJO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MURCIA. FORMULADA POR EL SEÑOR RÍOS MARTÍNEZ (G. IU-IC) (Número de expediente 181/000038)**

El señor **PRESIDENTE**: Quisiera preguntar al Diputado que ha formulado la pregunta que lleva como número de expediente el 35, y que ha formulado también las tres siguientes, don Pedro Ríos, si tiene previsto acumular su tramitación.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Señor Presidente, voy a agrupar tres de las preguntas en una sola intervención y dejaré otra para formularla aparte. Agruparé la pregunta que en el orden del día va en el número 7, sobre inversiones realizadas por la Compañía Repsol, la número 8, sobre el futuro real de la planta Repsol, y la última, la número 10, que hace referencia a las razones del incumplimiento del protocolo que se firmó entre Repsol y la Consejería de la Comunidad Autónoma. Dejaría aparte el tema del cierre de la planta de envasado y mezcla de aceite, que yo creo que es un tema que se puede comentar aparte, aunque no habría ningún problema para hacerlo unido. En fin, porque es un tema distinto, lo separaría.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

Para formular las preguntas números 7, 8 y 10 orden del día, tiene la palabra al señor Ríos.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Hay un cuento que anuncia la venida permanente del lobo, siempre anuncia al

lobo, pero nunca llega y el personal, al final, se relaja. Anuncian que viene el lobo, nadie se lo cree, pero termina viniendo. Yo espero que a mí me suceda esto del cuento del lobo con lo que son las inversiones que Repsol debiera hacer en la Comunidad Autónoma de Murcia, en concreto en Cartagena, para garantizar el futuro de esta planta en nuestra región. En cualquier caso, presenté cuatro preguntas de respuesta escrita en el mes de julio. En el mes de septiembre, en vista de que esas preguntas no se respondían, presenté las preguntas para respuesta oral en la Comisión. Mientras tanto, se ha producido una parte de esa respuesta. Por tanto, mis preguntas van a mezclar la información que este Diputado ya posee, porque el Gobierno ha tenido a bien ponerla en su mano y el protocolo que firmó con la Comunidad Autónoma, y voy a demandar la información de lo que no he podido obtener todavía.

En principio, fruto de este protocolo que se firmó el 3 de abril del año 1992, por un lado, la Comunidad Autónoma se comprometía a unas inversiones de equis dinero y la empresa Repsol a invertir, en el año 1992, 17.000 millones de pesetas y, en los ejercicios 1993, 1994 y 1995, hasta 43.000 millones de pesetas. Lo cierto es que hasta el mes de agosto del año 1993, según la información de que dispone este Diputado, cuatro actuaciones de las anunciadas no se habían iniciado, a pesar de que había previsiones para acometerlas en el año 1992. En concreto, la actuación de vacío o coquización HDS iba a tener una inversión en el año 1992 de 3.900 millones de pesetas y en los ejercicios de 1993 a 1995 de 15.000 millones de pesetas. Y a esa fecha no había empezado la ejecución de esa planta. En la planta de gasoil auto, es decir, HDS, también se anunciaba para ese período 530 millones y no se ha puesto en marcha. Es verdad que en el año 1992 no tenía inversión alguna anunciada en el protocolo que se firmó y sí las anunciaba para los años 1993-95. La planta de hidrogenación y parafinas tenía una inversión anunciada en el año 1992 de 640 millones de pesetas y en los ejercicios 1993 a 1995 de 960 millones de pesetas. En agosto todavía no se había empezado esa planta. Por último, la obra más importante para nosotros, como región, puesto que significaría comunicar esa refinería que tenemos en Cartagena con Puertollano, el oleoducto Cartagena-Puertollano. El protocolo que firmó Repsol con la Comunidad Autónoma establecía que en el año 1992 se iban a invertir 5.700 millones de pesetas y 14.000 de 1993 a 1995. Lo cierto es que esta actuación no se ha acometido en 1992 y, lógicamente, a la fecha en que nos encontramos, 1993, tampoco.

Había otros proyectos que estaban en trámite de ejecución en esa fecha, que eran el de cogeneración, la fabricación de isopentanos, el control avanzado y proyecto medioambiental.

En suma, del protocolo que se firmó a lo que se ha ejecutado hay diferencia. El Gobierno, en la respuesta

que me entregó el día 24 de septiembre, decía que en los años 1992 y 1993 se había invertido en torno a 19.000 millones de pesetas y anunciaba, de aquí a 1995, una inversión de unos 38.000 millones de pesetas. Las cifras no concuerdan con el protocolo que se firmó y las actuaciones que se pueden derivar de ellas es verdad que se denuncian, pero no es específica la inversión que se va a acometer en este ejercicio y en los ejercicios siguientes. En concreto, se hablaba de que se van a tener actuaciones en el oleoducto Cartagena-Puertollano. Y me gustaría saber qué inversión se va a acometer este año, ya que en 1992 no se hizo; si se piensa acometer o si se piensa aplazar.

En cuanto a la unidad de cogeneración, se ha acometido una y se anunciaron dos; queda otra. La de control avanzado de procesos, la planta de recuperación de azufre y todos los reformados de catalíticos, hidrogenación de parafinas y proyectos ambientales. Eso es lo que anuncia el Gobierno en las respuestas que me ha entregado.

¿Por qué toda esta evolución? ¿Por qué esta serie de preguntas de Izquierda Unida? Porque, por medio, se ha producido una no inversión de algunas cosas. Desde el año 1989 se viene anunciando sucesivamente inversiones multimillonarias. Primero, de 80.000 millones, por el actual Ministro de Industria; luego se dijo que iban a ser 60.000, pero los dineros que vemos allí invertidos no son éstos. Van pasando los años y, lógicamente, es una región que necesita, como el agua bendita, la inversión, en este caso de una empresa pública, en vías de privatizar o no privatizar, pero no quiero entrar en esa discusión ahora, porque no viene al caso.

Lo que sí nos gustaría dejar claro, como conclusión —y esa es la última pregunta a que hace referencia este Grupo— es el futuro real de la planta de Repsol. ¿Qué elementos son los que se van a producir?

He dejado fuera, para otra pregunta, el asunto de la planta de envasado y mezcla de aceite, porque en la respuesta que el Gobierno me ofreció en el mes de septiembre hay una parte de información, pero me gustaría precisar algunos detalles.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Atienza Serna): Señor Presidente, efectivamente, como S. S. sabe, se firmó un protocolo entre la Comunidad Autónoma de Murcia y Repsol petróleo, en el que se establece unas previsiones de inversión para el período 1992-1995, sometidas a posibles modificaciones derivadas de diversas razones, entre otras, la evolución de los mercados, modificaciones por razones de carácter técnico, etcétera. Las previsiones de inversión eran de 60.913 millones de pe-

setas en refino y en torno a 1.107 millones de pesetas en inversión logística. La previsión actualizada de inversiones derivadas de la orientación estratégica de Repsol petróleo y de CLH, en lo que se refiere a las inversiones de carácter logístico, para la Comunidad Autónoma de Murcia, sitúa estas cifras en 50.000 millones de pesetas: 48.000 millones de pesetas en refino y 1.740 millones de pesetas en inversión logística, de los cuales se han realizado o están en previsiones de realización hasta el 31 de diciembre de 1993, 17.454 millones es la última previsión actualizada en refino y 1.770 millones de pesetas en inversión logística.

Quiero decir que las razones fundamentales de este ajuste en las previsiones de inversión se derivan de que, hasta 1992, como todos ustedes saben, se ha trabajado con un escenario que contemplaba un fuerte aumento de la demanda interna de gasóleos, y un calendario dilatado para la entrada en vigor de las limitaciones en contenidos de azufre, carburantes y combustibles. En este contexto, se preveía acometer la inversión en la unidad de coque, para atender esas previsiones de demanda creciente de gasóleos de los destilados medios del petróleo, y se ralentizaban las inversiones en desulfuración y obtención de hidrógeno que necesitaba este proceso.

En el panorama actual, se trabaja con unas previsiones más moderadas de aumento del consumo interior y un adelanto, sin embargo, de las especificaciones en materia medioambiental. En estas condiciones, las inversiones que generen hidrógeno y las específicas de desulfuración han pasado a ser prioritarias, colocándose en segundo término las que aumentan la capacidad de conversión de las refinerías. Por ello, se han aplazado las inversiones en el coque vacío, lo que lleva consigo que el complejo genere menos gas residual y necesite, por tanto, menos vapor, haciendo desaconsejable, en el momento presente, en las previsiones realizadas actualmente, la instalación de una segunda turbina de cogeneración; la construcción de la primera ya está en marcha.

Respecto a cuál es el futuro real de la planta de Repsol de Cartagena, le diré que las inversiones previstas por la compañía en el valle de Escombreras pretenden conseguir una serie de objetivos que yo creo que despejan las dudas respecto de la importancia estratégica que el valle de Escombreras va a tener en el futuro para Repsol petróleo, aunque nunca podremos evitar que una empresa tenga que ajustar sus previsiones de inversión a la evolución, entre otros factores, de sus mercados. Sin embargo, dejando la necesidad de ajuste de su calendario de inversiones, queda claro que entre los objetivos de Repsol petróleo para el valle de Escombreras está convertir el puerto de Cartagena en el gran receptor de crudo que alimente las refinerías de Escombreras y Puertollano; la unión por oleoducto de estas dos refinerías, la de Escombreras y la de Puertollano,

construyendo la tubería adaptada tanto para el tráfico de crudo, como para el de destilados medios acabados; incrementar la eficiencia productiva del complejo, dotándolo de los mejores sistemas de optimización y control, remozando la mayor parte de las unidades en servicio y eliminando cuellos de botella logísticos y reduciendo al máximo los autoconsumos específicos de materias primas y energía; aumentar el valor añadido de los flujos de los productos de las refinerías, transformando el gas en energía eléctrica y vapor, como ya he comentado, con la primera turbina de cogeneración, hidrogenando la producción de parafinas y aprovechando ciertas producciones para la fabricación de nuevos productos; y, por supuesto, mejorar el impacto medioambiental del complejo, adaptándolo a las más severas reglamentaciones comunitarias que puedan aparecer en el futuro. En este sentido, destaca la construcción de la planta de azufre, que cumple el papel de mejorar la calidad de las emisiones y de aprovechar el subproducto de la explotación.

Espero que con lo anterior pueda haber respondido a sus preguntas, señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Para un turno de réplica, tiene la palabra el señor Ríos Martínez.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Señor Presidente, técnicamente estimo respondida la pregunta, pero criado en la zona sur de España y viendo la zona norte cómo siempre que habla cuantifica, la verdad es que yo no le he oído a usted ni plazos ni cantidades. Repsol es una empresa que trabaja con cinco refinerías, anuncia usted que van a hacer un gran receptor del puerto de Cartagena y que va a alimentar otro tipo de actuación, pero hay cinco refinerías y la evolución del mercado puede pegar algún zarpazo hacia un lado u otro, por lo que a uno le gustaría profundizar en las respuestas para conocer, si es posible, plazo y dinero.

Se anunció, para el año 1992, en aquel protocolo una inversión. Yo acepto como explicación que un protocolo contiene indicaciones de inversión y que podrá tardarse o no un tiempo, pero lo cierto y verdad es que se hablaba, para el año 1992 —estamos terminando el año 1993—, de 17.000 millones, que es lo que al final de 1992 y de 1993 va a haberse invertido, mientras que otras inversiones se han aplazado. Por tanto, los 61.000 millones que se anunciaban, ahora se han reducido a unos 49.000, es decir, se ha bajado la cantidad en unos 11.000 millones, aproximadamente. Pero, no es ese el tema que a mí me gustaría conocer.

El oleoducto, importante para unir Puertollano con Cartagena, ¿cuándo se empieza? ¿Con qué período de inversión se va a hacer? El protocolo decía que ese oleoducto iba a empezar a construirse en el año 1992, pero antes del protocolo venía el colo, es decir, que llevábamos dos años intentando conseguir que se empezase en 1990. Ese oleoducto viene apareciendo siempre que se

convocan elecciones. Es verdad que figura en todos los programas electorales, y con esto hemos cubierto; lo llevan todos los partidos. Si se lee uno los programas electorales regionales, etcétera, hasta en los municipales ponen el dichoso oleoducto.

Decía que, en el año 1992 iba a realizarse una inversión de 5.700 millones de pesetas. No se ha acometido, se ha aplazado. A mí me gustaría saber cuándo comienza ese oleoducto, con qué periodificación de inversiones, aceptando que esa periodificación va a ser aleatoria, flexible, etcétera. Porque o se construye el oleoducto o de mala manera, por medio de camiones, llevamos a Puertollano el refino desde Cartagena. Puede consolidarse otro tipo de distribución. En ese sentido, me gustaría poder conocer la inversión concreta.

Hablaba S. S. de que se iba a invertir en eficiencia, en reducción de los consumos... ¿Qué inversión se tiene para hacer esas actuaciones? ¿Qué inversión se va a destinar para lograr esa mayor eficiencia, reducir los consumos, etcétera? Hablaba usted también de que se iba a invertir, en contraprestación, en mejoras medioambientales; incluso ha mencionado la planta de azufre, que es una de las actuaciones que hay programadas. ¿Qué otras inversiones se van a hacer para resolver problemas medioambientales?

El Gobierno me respondía en la pregunta escrita que la prioridad se iba a centrar, fundamentalmente, en lo que llamaba una planta de reformados catalíticos, puesto que era más prioritario que las otras actuaciones. ¿Cuándo se va a acometer y con qué volumen se va a acometer? En la citada respuesta, el Gobierno dice: En la actualidad se trabaja con unas previsiones más moderadas de aumento del consumo interior y un adelanto de la entrada en vigor de las limitaciones del contenido de azufre. En estas condiciones, las inversiones que generan hidrógeno —que es lo que usted me ha respondido— y las específicas de desulfuración —la planta de reformados catalíticos—, han pasado a ser prioritarias.

Si han pasado a ser prioritarias, ¿cómo se va a concretar esa prioridad en el tiempo? En todo caso, me ha quedado una cosa clara: hay futuro para esa actuación de Repsol en el grado en el que el mercado vaya demandando y las inversiones que nos conecten con el exterior garantizarán un mayor o menor peso, pero es cierto que Repsol Cartagena va a jugar un papel dentro del conjunto que la empresa tiene. En ese sentido, hay una parte de la información que me ha dado usted que tengo que considerar positiva.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Atienza Serna): Puedo decirle cuáles son las modificaciones previstas respecto

de las inversiones que en su momento se habían programado en el protocolo firmado por las partes y la mejor previsión actual. La planta de coque vacío es una inversión que en estos momentos está aplazada «sine die» —suponía una inversión de 19.000 millones de pesetas—, hasta que las nuevas condiciones de la demanda lo hagan aconsejable desde el punto de vista de estrategia empresarial. Estamos hablando de una empresa que está sometida a la disciplina de los mercados y que tiene que encontrar un producto que justifique la rentabilidad de esas inversiones.

En cogeneración eléctrica ha habido algunas previsiones, con dos plantas, de 11.600 millones. La previsión actual son 6.600 millones, y está sometida a las modificaciones que correspondan a la estrategia empresarial y a la evolución de los mercados.

Respecto al oleoducto Cartagena-Puertollano, la previsión era de 19.850 millones y la previsión actualizada es de 20.520 millones de pesetas. Desconozco cuál es el nuevo calendario de construcción del oleoducto. En cualquier caso, figura en la programación de inversiones del grupo Repsol-petróleo con esta revisión.

En hidrogenación de parafinas, la previsión del protocolo eran 1.600 millones y la previsión actualizada es de 1.800 millones de pesetas. En cuanto a la planta de recuperación de azufre, la inversión prevista era de 1.140 millones, la previsión actualizada es de 2.200 millones. En actuaciones en materia de seguridad y medio ambiente, la inversión prevista era de 6.160 millones y la previsión actualizada es de 11.630 millones de pesetas. En calidades y actualización de las unidades, pasamos de 530 a 2.502 millones. En fabricación de isopentanos se mantiene la previsión de 322 millones, y en control avanzado se pasa de 430 a 2.444 millones de pesetas.

En materia logística —básicamente, el oleoducto Cartagena-Alicante—, la previsión era de 1.107 millones de pesetas y la previsión actualizada es de 1.737 millones, aunque incluye algunas otras actuaciones de transporte en Murcia. Eso nos lleva a una inversión de 49.750 millones de previsión actualizada. Quiero poner de manifiesto que se trata de la mejor previsión a la fecha de hoy y que es siempre susceptible de revisión, tanto en las prioridades como en su programación en función de la evolución de la demanda.

Quiero resaltar que este protocolo se firmó en abril de 1992, y que es a partir de esa fecha cuando se han producido las caídas más fuertes en los consumos energéticos en general que justifican, creo que sobradamente, esta reprogramación de las inversiones.

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

Con esto hemos sustanciado las preguntas que figuraban en el orden del día como puntos 7, 8 y 10.

— **SOBRE CIERRE PROVISIONAL DE LA PLANTA DE ENVASADO Y MEZCLA DE ACEITE EN REP-SOL CARTAGENA (MURCIA). FORMULADA POR EL SEÑOR RIOS MARTINEZ (GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA) (Número de expediente 181/000037)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 9, que figura en el orden del día con el número 181/000037.

Tiene la palabra el señor Ríos Martínez.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Voy a ser muy breve, señor Presidente.

A efectos parlamentarios siempre está uno también al devenir del mercado de la evolución parlamentaria, del tiempo parlamentario.

La pregunta en su día fue formulada para conocer las razones para el cierre provisional de la planta de envasado y mezcla de aceite de Repsol Cartagena. Hoy tendría que volver a situar esta pregunta, porque el mercado parlamentario ha evolucionado y ese cierre ya está consumado. La explicación dada por el Gobierno se fundamenta, valga la redundancia, en la situación del mercado y en la competitividad de la empresa. La explicación que el Gobierno ha dado ha sido que la capacidad de envasado y distribución de aceite de la refinería estaba en torno a 200.000 toneladas con las dos plantas que existían, Puertollano y Cartagena, y que cuando la demanda estaba sólo en 100.000 toneladas le llevaba a suprimir una y concentrar en Puertollano. Es decir, ha decidido que la capacidad productiva se ciña a la demanda y que se concentre en una.

En la respuesta que me da el Gobierno quedan tres dudas. En la que nos dio en agosto, relativa a Murcia, se hablaba de que esta situación era provisional aunque definitiva para empezar a funcionar, que el envasado especializado se haría en Puertollano, y que la exportación de aceite a granel se haría vía marítima desde la planta de Cartagena. (Se hablaba de esa separación, estoy hablando de agosto de 1993.) Sin embargo, en la respuesta de septiembre no hace esa referencia. Dice que el envasado de aceite se hará en Puertollano, pero no menciona si la salida del aceite a granel se hará desde la propia Cartagena.

Habla la respuesta de que los representantes sindicales de la empresa han sido informados y que no va a afectar a los trabajadores de la planta puesto que tendrían reubicación en la misma empresa. A mí me gustaría conocer qué número de trabajadores están afectados por esa medida. Añadía que, si algún trabajador no se recolocaba en la empresa, podía acceder voluntariamente a una especie de plan de jubilación anticipada. También me gustaría saber si alguno se ha incorporado a esa jubilación anticipada.

Es verdad que el número es pequeño, estamos hablando de un número de trabajadores reducido, porque es una planta tecnificada, pero yo concretaría la pregunta en si va a mantenerse parte de la salida de la producción de aceite desde Cartagena; si no es fija la temporalidad que se daba entonces, si no es firme sino que es reconversible; y qué actuación se quedaría en la planta de Cartagena para esa reversibilidad en función de que el mercado nos lo demande. Le pediría información sobre la aceptación de trabajadores en los dos niveles que he comentado y que me daba en la respuesta escrita el Gobierno: por un lado, los trabajadores que están afectados por el cierre de esa planta y, por otro, si alguien se ha incorporado al no ser reubicado.

Si no tiene esa respuesta, como no figuraba en el texto, señor Presidente, no pasa nada porque me la haga llegar por escrito en otro momento.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Atienza para la respuesta.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Atienza Serna): Lamento no poder proporcionarle mayor información de la que le ha dado el Gobierno en su respuesta escrita. Era la mejor información disponible por el Gobierno a una fecha relativamente reciente.

La empresa ha concentrado sus actividades de envasado para cubrir la demanda en la planta de Puertollano por razones estratégicas, fundamentalmente de carácter geográfico, de cercanía al centro de gravedad de sus mercados, porque la capacidad de las dos plantas es de 200.000 toneladas y la demanda está en las 109.000 toneladas. Desde el punto de vista empresarial, es lógico concentrar esas actividades.

Yo no conozco cuáles pueden ser los trabajadores que puedan efectuar labores de mantenimiento y si esas labores se van a desarrollar por el conjunto de las unidades de mantenimiento del valle de Escombreras. Lo que sí quiero reiterar es que no se produce ningún despido, sino una reubicación en otras instalaciones del propio Repsol petróleo en el valle de Escombreras. Por tanto, ni siquiera afecta a la movilidad desde el punto de vista geográfico, sino una reubicación en las propias actividades.

Estos trabajadores, como otros muchos del grupo, tienen acceso a los planes de jubilación anticipada. Des-

conozco cuántos han tenido acceso, pero no es nada extraordinario, sino una vía de acuerdo con el programa de jubilaciones anticipadas del conjunto del grupo Repsol petróleo. Este ajuste de la capacidad se produce sin ningún trauma desde el punto de vista social por la reubicación de todos los trabajadores o por la opción de carácter voluntario por la prejubilación anticipada.

El señor **PRESIDENTE**: Si quiere preguntar, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Le había hecho el comentario sobre esta reubicación de la planta concentrada en Puertollano en dos vertientes. Una, si se va a mantener la salida de aceite a granel desde el puerto de Cartagena, si la solución es firme o temporal, y si va a haber algún tipo de mantenimiento. Yo no me refería a si el personal va a ser de la misma planta o de otra, sino a si va a haber un mantenimiento de esa previsible recuperación, entendiéndolo que si ahora se concentra puede ser para un año, para dos, para tres, etcétera; la firmeza entiendo que ya está dada en tanto en cuanto mientras no varíe la situación del mercado, se va a mantener.

No es lo mismo dismantelar una infraestructura para concentrarla definitivamente que mantener parte de esas infraestructuras. Esa era la duda que quedaba en relación con las respuestas que el Gobierno nos ha aportado y sobre las que hemos estado trabajando.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Atienza Serna): Solamente quiero añadir que yo entiendo, por la información de que dispongo, que Cartagena continúa siendo el puerto básico para las refinerías de Puertollano y de Escombreras, tanto para la recepción del crudo como para la salida de los destilados medios.

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

Agradecemos al señor Atienza su presencia ante la Comisión y las respuestas dadas al Diputado que ha formulado las preguntas.

Ultimado el orden del día, se levanta la sesión.

Eran las seis y veinticinco minutos de la tarde.