



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1993

V Legislatura

Núm. 90

INDUSTRIA, ENERGIA Y TURISMO

PRESIDENTE: DON JOAQUIM MOLINS I AMAT

Sesión núm. 8

celebrada el martes, 14 de diciembre de 1993

Página

ORDEN DEL DIA:

Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Gobierno a que en el plazo de tres meses presente un plan de relanzamiento de la construcción naval y, específicamente, de los pequeños y medianos astilleros. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (BOCG, serie D, número 20, de 25-10-93. Número de expediente 161/000039) 2820
- Por la que se insta al Gobierno a promover la rápida constitución de la Comisión de seguimiento de la descarga del combustible del reactor de Vandellós I, formada por representantes del Ministerio de Industria y Energía, de la Generalidad, del Consejo de Seguridad Nuclear, de Hifrensa y de los municipios de su área de influencia. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (BOCG, serie D, número 20, de 25-10-93. Número de expediente 161/000041) 2828
- Por la que se insta al Gobierno a realizar todas las acciones y medidas necesarias para garantizar la continuidad de la factoría de SEAT en Zona Franca. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (BOCG, serie D, número 20, de 25-10-93. Número de expediente 161/000043) 2831

	Página
Preguntas:	
— Del señor Núñez Pérez (Grupo Parlamentario Popular), sobre razones de incumplimiento de los compromisos adquiridos por el Gobierno y la empresa minera «MSP» de León. (BOCG, serie D, número 17, de 8-10-93. Número de expediente 181/000066)	2832
— Del mismo señor Diputado, sobre plan de viabilidad de la empresa minera de León «MSP». (BOCG, serie D, número 17, de 8-10-93. Número de expediente 181/000067)	2832
— Del mismo señor Diputado, sobre cumplimiento del compromiso adquirido por el Presidente del Gobierno, don Felipe González, sobre la prosecución de la actividad de la empresa minera de León. (BOCG, serie D, número 17, de 8-10-93. Número de expediente 181/000068)	2832
— Del señor Escuredo Franco (Grupo Parlamentario Popular), sobre instrumentalización de las ayudas comprometidas por el Gobierno y la empresa minera «MSP» de León en el marco actual de la quiebra. (BOCG, serie D, número 17, de 8-10-93. Número de expediente 181/000069)	2832
— Del mismo señor Diputado, sobre medidas para cumplir rigurosamente el plan de ayudas para la empresa minera «MSP» de León previsto en el acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de 20 de mayo de 1993. (BOCG, serie D, número 17, de 8-10-93. Número de expediente 181/000070)	2832
— Del señor Soriano Benítez de Lugo (Grupo Parlamentario Popular), sobre proyectos de la Compañía Iberia en relación con la flota de «Air Bus» que se encuentra aparcada en las instalaciones o en el hangar de «La Muñoza», en Barajas. (BOCG, serie D, número 17, de 8-10-93. Número de expediente 181/000079)	2837
— Del mismo señor Diputado, sobre consecuencias para la Compañía Iberia de la pérdida del monopolio del «Handling» en los aeropuertos españoles. (BOCG, serie D, número 17, de 8-10-93. Número de expediente 181/000080)	2839
— Del señor Albistur Marín (Grupo Parlamentario Mixto), sobre consecuencias de la reestructuración de las principales empresas fabricantes de automóviles y vehículos industriales. (BOCG, serie D, número 26, de 8-11-93. Número de expediente 181/000151)	2841

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

DEBATE Y VOTACION, EN SU CASO, DE LAS SIGUIENTES PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE EN EL PLAZO DE TRES MESES PRESENTE UN PLAN DE RELANZAMIENTO DE LA CONSTRUCCION NAVAL Y, ESPECIFICAMENTE, DE LOS PEQUEÑOS Y MEDIANOS ASTILLEROS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000039.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señoras y señores Diputados. Vamos a iniciar esta reunión de la Comisión de Industria, Energía y Turismo. Tenemos un orden del día que consta de dos partes, una primera de debate y votación de una serie de proposiciones no de ley, y des-

pués contestaciones a preguntas. Comenzaremos, pues, con el debate y votación, en su caso, de la primera de las proposiciones no de ley por la que se insta al Gobierno a que en el plazo de tres meses presente un plan de relanzamiento de la construcción naval y, específicamente, de los pequeños y medianos astilleros, 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**: Intentaré ser breve a fuer de caer en el esquematismo, porque el tema, como todos ustedes saben, tiene un profundo calado, y valga la expresión en este caso.

Hay cosas que por conocidas son casi tópicas, como que el sector naval atraviesa, no sólo en nuestro país sino en general en la Comunidad Europea, una profunda crisis y una reestructuración no menos profunda desde hace al menos una década.

En nuestro país, esta reconversión comenzó, como otras, con cierto retraso en relación a la de los otros

países comunitarios, pero no ha sido ni menos fuerte ni menos profunda, sobre todo en consecuencias relativas a la disminución de la capacidad y de las plantillas. Daré algunos datos para poner esto en evidencia.

De una capacidad máxima histórica de un millón de TRBC, se ha pasado casi a un tercio, a 350.000 TRBC aproximadamente, y las plantillas han pasado de 40.000 trabajadores a 16.000; como se ve, la reestructuración ha sido fortísima. A pesar de ello, en 1989 se siguió produciendo una evolución negativa en la contratación de buques, y todavía en 1991 y en 1992, llegando a contrataciones mínimas en la historia de nuestro país, por ejemplo, de una contratación superior a 500.000 TRBC en 1989, se ha pasado a menos de 100.000.

Sin embargo, conviene que tengamos en cuenta una cosa que también es obvia, que nuestro país es marítimo por excelencia, pero nuestra flota se ha reducido en un 40 por ciento de 1991 a 1992. Por poner un ejemplo gráfico que me concierne más directamente por razones de circunscripción, en Gijón, ciudad en la que vivo, había cinco astilleros hace pocos años que empleaban a tres mil trabajadores, hoy hay dos y no llegan a los 1.200 trabajadores.

Las comparaciones con nuestros homólogos comunitarios no nos dejan en buen lugar. Mientras la media comunitaria es de 186 toneladas de registro bruto por cada mil habitantes, en España este parámetro es de 82. Países más marítimos que otros, pero no que nosotros, como puede ser el caso de Dinamarca, Italia y Grecia, tienen respectivamente 186, 134 y 2.450 (en el caso de Grecia) toneladas por cada mil habitantes. Esto pone de manifiesto que nuestra situación, si bien es verdad que se puede explicar por razones generales, sin embargo siempre, en este caso también como en otros de nuestra crisis industrial, tiene causas y consecuencias muy específicas y en todo caso más graves que las de otros países de nuestro entorno.

Nuestro déficit de la balanza de fletes aumenta cada año, pasando de 140.000 millones de pesetas en la actualidad. La industria de construcción naval española ha de trabajar sólo para la exportación, prácticamente en un 95 por ciento, cuando en el resto de los países -y esto es debido a una serie de actuaciones o no actuaciones; en todo caso, al marco general, tanto legal como administrativo y como político- el promedio de la producción de buques para bandera nacional es del 50 por ciento y el otro cincuenta por ciento para la exportación. También en este aspecto nuestra situación es diferente en lo negativo. Como digo, el 95 por ciento de nuestra producción es para el exterior.

Una de las organizaciones de los empresarios privados, Uninave -posiblemente la carta que ha recibido este portavoz la han recibido muchas de sus señorías-, llega a decir que, a pesar de todo, la industria de la construcción naval española está en disposición de exportar de modo inmediato, sin necesidad de costosos planes de nuevas infraestructuras y en general de medidas de cualquier tipo que no sean la aplicación, con carácter positivo, del marco legislativo vigente en términos, tanto del cumpli-

miento diligente por la Administración española de las medidas de apoyo autorizadas a los países de la CEE -según la Séptima Directiva, la última, la relativa a construcción naval-, como del resto de las medidas, tanto industriales como comerciales que están contempladas en la legislación nacional vigente.

Hasta tal punto esto es así, cosa que puede sorprender en estos momentos de crisis industrial generalizada, que la misma patronal, en una segunda carta, se muestra todavía más claramente esperanzada, no optimista, en relación al futuro inmediato, y llega a referirse a la necesidad de cumplimiento diligente por parte de la Administración española de las medidas de apoyo autorizadas a los países de la CEE por la Séptima Directiva sobre construcción naval, así como el resto de disposiciones en la medida en que el sector está en situación de reaccionar inmediatamente frente a la demanda internacional y cooperar, de este modo, a superar la crisis de nuestra economía.

Sigue diciendo la comunicación que la situación que se espera del mercado, cada vez más confirmada por los hechos recientes, debe permitir a la construcción naval española, fundamentalmente en virtud de la paridad peseta dólar, contratar y producir de acuerdo con el plan de reconversión que ya finaliza, que es un plan que hay que señalar que es poco ambicioso, tímido. Esta producción se cifra en 400.000 toneladas de registro bruto compensadas por año, y el mercado indica que el valor de esta producción sería del orden de 150.000 millones de pesetas.

Por tanto, señorías, se trata de un sector que, efectivamente, ha padecido una crisis profunda y todavía sigue sin salir del todo de ella, pero que puede y que de hecho está resurgiendo y saliendo de la crisis.

Sobre estas posibilidades de futuro simplemente quiero añadir alguna pequeña consideración. La primera es que en el estudio de la Comisión Europea sobre los sectores de futuro de la Comunidad Europea en los distintos Estados, cuando habla de los sectores de futuro de nuestro país en el mercado comunitario, cita textualmente la cerámica, el calzado, los juguetes, artículos de deporte, vino y construcción naval. Es decir, entre el 30 por ciento de los sectores industriales hoy existentes que este informe comunitario considera que pueden ser competitivos en el mercado comunitario abierto, entre ellos, repito, y de forma destacada, está el sector naval. Y digo de forma destacada porque, señorías y señores Diputados, hay que tener en cuenta que el sector naval, lejos a veces de una cierta mentalidad un poco añeja que se puede tener sobre él, está distante de poder ser considerado maduro, es decir, un sector en declive tanto por sus productos cuanto por las tecnologías que se deben aplicar en una fase de declive o de estancamiento. No es así. La mayor parte de los componentes del sector naval exigen cada vez instalaciones más modernas y un componente de I+D más renovado y más fuerte. Por tanto, estamos hablando aquí de un sector de futuro, no de un sector maduro, en el cual, según el informe al que acabo de hacer referencia y según otras constataciones de distintos analistas, nuestro país

no está en malas condiciones para la competencia comunitaria.

Tengamos en cuenta, además —y es el último dato que doy para no extenderme en exceso—, lo que supone el sector naval como sector o subsector en cuanto a la creación de empleo, no solamente directo, sino indirecto. Tengamos en cuenta que la construcción de un buque se asimila con mayor intensidad al sector de la construcción; se trata de construir casas flotantes, sólo que con muchos más elementos de todo tipo a incorporar y, por tanto, con un entorno de industrias colaboradoras mucho más amplio que el propio de la construcción. La ratio que se suele considerar de la relación de empleos directos en el sector naval con empleos indirectos e inducidos es nada menos que de 3,5 puntos: por cada empleo directo del sector naval hay tres y medio empleos en las industrias colaboradoras.

Sin embargo, para que eso sea así —y cuando digo que esto sea así me refiero a que esta esperanza que detectan los propios empresarios, que son quizá los detectores más sensibles a este tipo de realidades y con muchas mediaciones para poder manifestar sensibilidades positivas en cuanto al futuro inmediato de un sector, y es que este sector en estos momentos puede salir adelante; para que esto sea así, repito, no piden nada del otro jueves, simplemente que las actuales normas comunitarias, la Séptima Directiva, se aplique sin restricciones en nuestro país y que el tipo de medidas, tanto industriales como financieras y de todo tipo, que hoy no sólo están permitidas en Europa, sino que son del uso común de los países constructores navales fundamentales, también las puede aplicar la industria naval de nuestro país.

Quiero terminar, como en una especie de díptico, haciendo una comparación entre cuáles son los elementos ventajosos de que dispone hoy la construcción naval en países europeos, en países de la CE para mayor precisión, y cuáles son los elementos de los que carece nuestro país en comparación con esta situación más privilegiada de los países de la CE, a excepción del nuestro. Los voy a citar rápidamente.

En cuanto a la aplicación del techo de ayudas comunitarias, en España siempre hemos aplicado estas ayudas por debajo del límite permitido, que antes era el 29 por ciento y ahora está en el nueve. Nosotros nunca hemos llegado al techo máximo, mientras que otros países incluso lo han apurado. Sistemas domésticos de financiación que les permiten tener al menos un 50 por ciento de su cartera para sus armadores nacionales con bandera nacional. Importante desgravación fiscal a los inversores en compañías armadoras. (Me estoy refiriendo, insisto, a las ventajas comparativas que están disfrutando los constructores de buques de países comunitarios.) Esquema de créditos con períodos de reembolso superior a ocho años y varios de gracia. Construcción de los buques con esquema doméstico de financiación para *chartear* a los armadores extranjeros, con lo cual aumenta su flota positiva en su balanza de fletes, y exportan servicios. Extensos programas de investigación y desarrollo; me gustaría, por ejemplo, tener aquí tiempo para citar el caso de Noruega.

En los créditos a la exportación de buques nuevos, subvención del diferencial entre el ocho por ciento —interés de los créditos del acuerdo de la OCDE, apoyo oficial— hasta un interés de nivel interbancario, con lo cual los bancos están interesados en el negocio de la construcción naval, cosa que, como ahora veremos, no sucede en nuestro país. Contingentes importantes de equipos y compras con exenciones de IVA, etcétera. Estas y algunas otras son las ventajas de las que disfrutaban los astilleros de países comunitarios.

Sin embargo, en España —y con esto termino, señor Presidente, señoras y señores Diputados— la aplicación de los límites, lo que se llaman las primas, hasta el techo comunitario nunca han llevado al límite permitido. Siempre hemos estado por debajo. Lo más grave, al menos en sus consecuencias inmediatas, es que incluso los pagos de estas primas nunca se efectúan a tiempo; se efectúan con meses o años de retraso, hasta el punto de que la deuda acumulada de la Administración por el impago de las primas es de 30.000 millones de pesetas de los años atrasados y, calculan los propios empresarios, de 24.000 millones de pesetas las ya contratadas en la época de vigencia de la directriz comunitaria, que se ejecutarán en 1994.

Tenemos un sistema doméstico inoperante. El esquema de crédito oficial compensa con tres puntos de interés sobre el ocho por ciento a los bancos prestamistas, por lo cual no hay bancos interesados, ya que no es negocio para ellos, sino que es más bien ruinoso. Este es el motivo por el cual en España no existe el 50 por ciento de la cartera nacional de otros países. Al mismo tiempo, y dada la decadencia de la flota nacional, nuestra balanza de fletes empeora, pasando ya de 100.000 millones de pesetas negativos.

Tampoco hay ningún tipo de tratamiento fiscal a la inversión de buques, y un largo etcétera que nos lleva a esta situación, pero no por las condiciones intrínsecas de nuestros astilleros. Particularmente he visitado con detenimiento algunos en mi zona, y acompañado de técnicos, y se puede decir que nuestros astilleros hoy día son perfectamente competitivos en igualdad de condiciones con los mejores no solamente de la CE, sino de terceros países. Simplemente no es el cambio, sino la aplicación hasta el máximo permitido de nuestro marco legal el que le puede permitir salir adelante a un sector que, repito, no es un sector maduro, que es un sector joven, rejuvenecido. No me digan ustedes que el que salga adelante el sector naval en esta etapa de oscuridad, de crisis industrial que atravesamos no sería un elemento de arrastre muy importante, y al revés, si a otros sectores que se han desmantelado les sigue también el desmantelamiento del sector naval, esto va a ser sombra sobre sombra hasta llegar a la oscuridad total.

Por eso, nuestro Grupo plantea una serie de medidas concretas que sería urgente aplicar dentro de lo ya establecido y legislado, pero que se sintetizarían o al menos estarían englobadas en el marco que expresamos en nuestra proposición no de ley.

Nosotros planteamos una ley de créditos que favorezca

la renovación de nuestra flota, en especial la de cabotaje nacional. Nuestra flota está envejecida hasta el máximo, hasta límites que pueden producir serios problemas incluso de seguridad.

Reclamamos la actualización de las primas, al menos a los niveles de los competidores europeos (esto ya se está haciendo, pero no cuando yo escribí esta proposición) y el pronto pago de las mismas sin que se produzcan más retrasos, porque -repito- uno de los problemas más graves que tiene el sector naval es precisamente el de índole financiera.

Decimos también que no tenemos que ser más papistas que el Papa y que a nivel de la Comunidad Europea denunciemos aquellas prácticas irregulares, ilegales, de subvenciones encubiertas que realizan otros países y nosotros no. Una de dos: o jugamos todos o rompemos la baraja.

Un simple caso -y termino, señor Presidente, porque veo que mira el reloj-, ya que a veces lo gráfico es mucho más expresivo que ideas abstratas. Me comentaban hace unas cuantas semanas en uno de los astilleros de Asturias, público en este caso, que en alguna oferta en la que ellos había competido, los costes por los que se llevó la construcción de equis buques un astillero holandés no les cubría a ellos el pago de los elementos y componentes del barco, de los materiales. Elementos y componentes que están en todas partes a precios de mercado internacional, es decir, que ahí no estaba la diferencia por la que los holandeses los consiguieran a un precio mucho menor, esos precios los pagaban los holandeses como nosotros, y daba la impresión de que la mano de obra holandesa era gratis, porque -repito- simplemente sumando el precio de los componentes, la oferta holandesa cubría el total propuesto por ellos. ¿Eso qué significa? Creo que no hace falta sacarlo a conclusión. Significa simplemente que hay subvenciones o ayudas encubiertas.

Esta situación nosotros debemos ser los primeros, o en todo caso tanto como los primeros, en denunciarla. No se trata de modificar nada, sino de que realmente hagamos un programa, un plan de relanzamiento de nuestros astilleros, para que, sin necesidad de cambiar el marco actual y simplemente con algún añadido, como es el del primer punto, de una ley de crédito, que tampoco rompería ningún esquema de los legalmente establecidos, hubiese un -y esto lo dicen los propios empresarios privados y públicos- relanzamiento del sector.

Por eso yo rogaría a todos los grupos, particularmente a los que sostienen al Gobierno, que atendieran con la mayor consideración estas propuestas, o en todo caso algunas otras que las pudieran mejorar, que todo es mejorable.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no han sido presentadas enmiendas por ningún grupo de la cámara. Por tanto, corresponde el turno de fijación de posiciones por parte de los grupos que deseen hacerlo. **(Pausa.)**

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

El señor **SANCHEZ I LLIBRE**: Nuestro Grupo Parlamentario está totalmente de acuerdo con el fondo de la proposición no de ley presentada por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, en cuanto que realmente el sector naval está atravesando una grave crisis estructural al igual que los diferentes sectores industriales de todo el Estado español, que es necesario salir de toda esta grave recesión y que se han de planificar, desde un punto de vista presupuestario y desde un punto de vista de incentivos a la inversión y a la competitividad, elementos interesantes para poder salir de ella.

Sin embargo, yendo al fondo de la cuestión, nosotros entendemos que, dentro del sector naval, en estos momentos, a pesar de que ya le he dicho que estamos totalmente convencidos de que están atravesando una grave crisis en la que quizá ya se ha tocado fondo, tal como ha manifestado el ilustre Diputado señor García Fonseca, y de que hay unas ciertas posibilidades de relanzamiento en este sector; nosotros creemos, insisto, que, en estos momentos, dentro del sector naval hay un serie de mecanismos financieros que ya están instrumentados a través de diferentes reales decretos que ha dictado el Ministerio de Industria, por los cuales ya existe actualmente la posibilidad de poder financiar diferentes fabricaciones de buques y también de poder subvencionar los intereses para que sean más competitivos en la fabricación de dichos buques.

También estamos totalmente convencidos de que existe un plan de reconversión, producto de un acuerdo entre el Estado español y la Comunidad Europea, que contempla toda una serie de ayudas y de autorizaciones de primas que, tal como ya ha reconocido también el ilustre diputado, prácticamente están a la par con las del resto de países que forman la unidad europea.

Por todas estas consideraciones nosotros no estimamos que en este momento sea oportuna esta proposición no de ley y la votaremos en contra.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Desde luego, algunas de las afirmaciones que yo acabo de oír aquí ahora diciendo que el plan de reconversión ya existe, que hay créditos y que de acuerdo en que la construcción naval está atravesando un momento grave, realmente lo que hacen ver es que hay un desconocimiento real de cuál ha sido la evolución del sector naval desde el año 1884, en que se promulga el Real Decreto 1271/1984, por el que se toman medidas de reconversión en el sector industrial, y que, desde luego, en modo alguno está en línea con la posición tomada por algunos grupos políticos en la anterior legislatura, en la que realmente apoyaban de plano todas aquellas medidas que fueran tendientes a tratar de relanzar un sector, tal como venimos hablando hace más de cuatro años, cuando lo cierto es que nos encontramos en 1993, casi en la entrada del año 1994, y ni una sola de las medidas de las que se han puesto en práctica por parte del Gobierno socialista ac-

tual ha conseguido relanzar ese sector, a pesar de que se viene hablando de ello desde el año 1984.

Hay que tener en cuenta que desde el año 1984 hasta hoy hemos perdido en España más del 60 por ciento de los puestos de trabajo existentes en el sector naval. Es decir, en España hemos pasado de tener cerca de 50.000 trabajadores -49.600-, a tener hoy en día una cifra de 16.500. Y lo que es más grave también desde el punto de vista técnico es que hemos perdido un 52 por ciento de nuestra capacidad de diques y de gradas, con lo cual quiere decir que ahora nos encontramos en una situación de reconversión que es realmente falsa. Hemos reconvertido ya todo lo que era nuestro sector naval, hemos adoptado todas las medidas de reducción de plantillas, de reducción de instalaciones, de reducción de gradas y diques, ya hemos aplicado bajas incentivadas, jubilaciones anticipadas y un largo etcétera de medidas que han deshecho el tejido industrial del sector naval en España, y precisamente lo que se pide hoy en día con esta proposición no de ley y con una interpelación con moción presentada ya por el Grupo Parlamentario Popular para que sea debatida en el Pleno de la Cámara, es que esas medidas que ha realizado la Comunidad Europea dentro de la Séptima Directiva, España las ponga al mismo nivel y con los mismos techos que otros países de dicha Comunidad, y que las utilicen de una manera mucho más flexible y mucho más acorde para poder salir adelante en este mercado que cada vez es más importante y que ha vuelto a tener auge en el concierto europeo, y desde luego en el concierto internacional.

A mí me gustaría dar unos datos, independientemente de los que ha dado nuestro compañero de Izquierda Unida, que dejan claro que si en el año 1984, sin remontarnos a décadas anteriores, España ocupaba los primeros lugares en el concierto mundial de construcción de buques y hoy en día estamos por debajo del puesto 14 ó 15, es porque hemos renunciado a un sector. Como muy bien decía antes alguien, España, que tiene 7.880 kilómetros de costa y con un tráfico marítimo importante, ha quedado prácticamente fuera de todo juego.

Por tanto, el problema se sitúa en dos vertientes muy claras. Una, desde el punto de vista de los astilleros y la construcción naval, y otra, desde el punto de vista del tráfico marítimo. El sector naval ha sufrido ya su reconversión, que para unos ha tenido buenas consecuencias y para otros ha sido nefasta, porque ni los programas de reconversión, ni las zonas de urgente reindustrialización, ni las zonas industriales en declive fueron capaces de dar contestación a una serie de expectativas que se habían creado con la promulgación de aquel Real Decreto. Sin embargo, astilleros como Astano, que tuvo cerca de nueve mil trabajadores, se encuentra hoy en día con ochocientos sesenta; cuando era capaz de construir barcos hasta de 400.000 toneladas en grada, ahora está construyendo plataformas «off shore» o barquitos que no llegan a las 10.000 toneladas.

En Asturias, en Cantabria, en el País Vasco, incluso en Levante, regiones que son tradicionales en el sentido de la construcción naval, se nota mucho más que en otras en

las que realmente este tema les toca un poco de lejos, o en regiones como Andalucía, que ha recuperado unas cuotas de construcción muy superiores a las que tenía históricamente, situándose prácticamente en el 50 por ciento de la construcción naval en España, cuota que en su vida había alcanzado. Esto en cuanto a los astilleros.

Pero como bien decía el señor García Fonseca, la flota española es vieja; la flota pesquera, la flota mercante supera los veinte años de media, con lo cual estamos ya hablando de unas flotas que son perfectamente renovables. En el tráfico de cabotaje no es que España tenga una flota vieja, es que desgraciadamente España ya no tiene prácticamente flota de cabotaje. ¿Cuál es el problema actual?, que los pocos barcos españoles que realizaban el tráfico de cabotaje han preferido abanderarse en países extranjeros porque las ayudas son mejores, porque los pagos que hay que realizar y las condiciones de contratación son infinitamente mejores, y estamos viendo cómo desgraciadamente las propias navieras estatales se están abanderando en países extranjeros, mientras desprotegemos y dejamos vacío de contenido el tráfico de cabotaje nacional.

Si tenemos en cuenta que un país que no tenía ningún tipo de tradición a niveles tan altos de contratación como el español, que es Alemania, y que se ha puesto durante este último período en más del 70 por ciento de la contratación de barcos a nivel europeo, si pasa lo mismo con Dinamarca, si nos han adelantado todos, si España ya no está ni siquiera dentro de los diez países con las flotas más importantes, esto quiere decir que mercado hay, que construcción de buques hay, pero quiere decir también que en España somos incapaces de aplicar ahora la parte positiva del Real Decreto de reconversión industrial, que afectó de manera directa a la reconversión naval, y que para ello hay que empezar a poner en práctica medidas contundentes en nuestro sector naval, por supuesto, dentro del marco comunitario y de esta manera ser capaces de recuperar un mercado al que no tenemos que renunciar.

En ese sentido, y dentro de la proposición no de ley que presenta hoy el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, respecto al primer punto, que habla de una ley de créditos que favorezca la renovación de nuestra flota, nuestro Grupo Parlamentario estaría dispuesto a aprobar un apartado que dijera que se pusiera en marcha una línea de créditos mediante real decreto, tal y como está recogido en el último y desgraciado publicado por el Gobierno sobre el Cari, en el mes de marzo de este año, en el que ha dejado en entredicho, y en muy pocas condiciones de contratación y de ventajas económicas y financieras, al sector naval español respecto al europeo. Repito que estaríamos de acuerdo con la concesión de una línea de créditos que favoreciera, efectivamente, la renovación de nuestra flota, y en especial la de cabotaje, aunque hay que decir, señor García Fonseca, que a partir del 1.º de marzo de 1994 el cabotaje será libre, y nuestra flota tendrá que buscarse, aparte de un plan de renovación, un abanderamiento que sea realmente rentable para nuestras tripulaciones y para nuestros armadores.

Nos parece bien la actualización de las primas, al menos en los niveles de los competidores europeos y en el pronto pago de las mismas, sin que se produzcan más retrasos, porque es cierto que las primas que se están pagando hoy en día, un armador no las cobra hasta que el barco ya está a flote, y ciertamente el dinero para construir un barco no hace falta que se le dé a uno cuando ha terminado de construirlo, sino para hacer frente a todos los graves problemas económicos y financieros, que van surgiendo desde el momento de la firma del contrato. Y así nos encontramos con que con cerca de 118 barcos que se están negociando hoy en día en España, prácticamente sólo hay 18 con contratos en firme, porque el resto está con graves problemas de financiación y no saben si podrán construirlos o no. Creemos que esa actualización de primas en niveles de competidores europeos debe traducirse en lo que es la flexibilización de la financiación.

Creo que con esto no hacemos más que recoger las ideas positivas que han puesto en marcha otros países de Europa, como Dinamarca o como Alemania, donde con una normativa interior, con una normativa nacional mucho más flexible, han sido capaces de aplicar la Sexta y Séptima Directivas europeas, que parece que nos había encajonado en un rincón sin salida, y resulta que lo que ocurre es que desde España no hemos sabido aprovechar al máximo el rendimiento que suponía para nosotros la aplicación de la Séptima Directiva europea desde el punto de vista del sector naval.

Respecto al tercer punto, nosotros hemos hecho cantidad de visitas a astilleros, e incluso una propuesta que algún día se vio en el Parlamento ante el anterior Ministro de Industria, aquel que dijo que la mejor política industrial era la que no existía, y no ha existido y ya hemos visto los resultados. Cuando se propuso la participación española en aquella «pool» de astilleros, integrada por el Bremer Vulkan, por la Chantier L'Atlantique y por el Financiatari, solicitamos la entrada de algún astillero español. En principio se nos dijo que era imposible, y después, sin que ya nadie supiera nada porque se disuelven las Cámaras y porque queda todo en el pozo de los olvidos, resulta que entra Astilleros Españoles a formar parte, de una manera positiva, de esa «pool» europea, de lo cual nos congratulamos, y esperamos que el mismo trato que se ha tenido con algún astillero español empiece a tener contenido en el resto de los astilleros, tanto públicos como privados. Por tanto, como no nos consta, señor García Fonseca, que existan subvenciones ilegales dentro del sector, porque sería gravísimo, este apartado nosotros no podemos votarlo a favor.

La segunda parte de este tercer punto habla del establecimiento en nuestro sistema de subvenciones permitidas por los países competidores. Respecto a esto no creo que haya nadie que esté disconforme. Es decir, que en España seamos capaces de hacer los créditos domésticos o las líneas de ayuda y de financiación similares a las que están utilizando los países de la Comunidad: en eso estamos todos de acuerdo. Ahora bien, no podemos apoyar un punto en el que se reconozca tácitamente que en Europa,

y con la aquiescencia de la Comunidad Europea, se están dando subvenciones ilegales al sector ejercidas en otros países.

Estamos de acuerdo con la revisión, de forma positiva y adecuada a la reanimación del sector, de los créditos ICO, porque, como muy bien decía usted antes, es mucho más rentable para cualquier tipo de banca dar un crédito hipotecario a la construcción de una casa, que dar un crédito hipotecario a un buque; al fin y a la postre, entre un barco y un edificio, renta mucho menos el primero a la hora de saber que se va a cobrar y que se va a tener algo que, en definitiva, va a ser *mercadeable* o va a ser vendible para la financiación del sector de estos créditos.

En definitiva, si se rectifica el primer apartado de esta proposición no de ley, si se habla de una línea de créditos recogida mediante un real decreto que no sea necesariamente una ley, el Grupo Parlamentario Popular está dispuesto a votarla favorablemente, y lo mismo ocurre con el segundo punto. Respecto al tercer punto, si se suprime lo referente a las subvenciones ilegales al sector en otros países de la Comunidad, también, pero tal como está nosotros no podemos apoyarlo, porque no nos conta que eso sea así. El punto referente a la revisión, de forma positiva y adecuada, del sector de los créditos ICO, estamos dispuesto a apoyarlo, porque, como usted bien dice, la crisis de este sector ha terminado desde el punto de vista de la reconversión, hay un punto de inflexión, y ya va siendo hora de que el Parlamento de la nación y el Gobierno español se decidan a que esa inflexión empiece a trazarse hacia arriba y el sector pueda empezar a salir adelante.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Antonio Cuevas.

El señor **CUEVAS DELGADO**: Señor Presidente, señorías, una vez analizada la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, así como los fundamentos en que apoya su argumentación en relación con la situación del sector naval, en nombre del Grupo Socialista quiero hacer las siguientes consideraciones.

Es cierto, como dice el señor García Fonseca, que se ha producido un significativo ajuste de plantillas en este sector. Hay que señalar que se encuentra dentro de un proceso de adaptación de la capacidad de producción que se ha llevado a cabo en todos los países comunitarios, no sólo en España. ¿Cómo consecuencia de qué? Pues de un lado la caída de la demanda y, por otro, de la fuerte competencia de los países del lejano Oriente, principalmente Japón y Corea.

Así pues, dejando a un lado las consideraciones vertidas por el representante del Grupo Popular, esos aires imperiales y el desconocimiento de la situación por la que atraviesa el sector naval, no solamente en España, sino en Europa, creo que hay que centrarse en la realidad, porque de lo contrario, difícilmente podemos entenderlos. ¿Cuál es la realidad? La realidad es que, efectivamente, ha habido una necesidad de incrementar la pro-

ductividad de los astilleros, y esto ha llevado consigo, además del ajuste de plantillas y del cierre o cambio de actividad de algunos astilleros que no eran viables, la realización de fuertes inversiones en nuevas tecnologías; o sea que sí ha existido una política de relanzamiento de este sector y una preocupación del Gobierno en este sentido, porque, si no, no podríamos afirmar hoy que se han conseguido los incrementos sustanciales de productividad en este sector, que nos ha colocado en mejor situación competitiva desde el punto de vista de la oferta, como muy bien reconocía el señor García Fonseca.

El problema con el que se enfrentan los astilleros actualmente, y no sólo los españoles sino también los del resto de Europa, se deriva de la debilidad de la demanda, que tiene su reflejo en el bajo nivel de la cartera de pedidos, por las dificultades de conseguir contrataciones en un mercado muy debilitado, como acertadamente también reconoce el señor García Fonseca.

La falta de competitividad de costes que ha venido registrando la flota española supone un factor adicional que explica la falta de contratación de nuevos buques por parte de los armadores españoles. En estas circunstancias se ha iniciado un proceso de abanderamiento de buques en otro registro con objeto de reducir los costes de explotación y poder competir en mercados internacionales con bajos niveles de fletes.

Como saben SS. SS., las ayudas al sector de construcción naval se encuentran sometidas a unos límites fijados anualmente por la Comisión de la Comunidad Europea, de acuerdo con lo establecido en la Séptima Directiva comunitaria de ayudas a la construcción naval.

La política de ayudas que mantiene el Gobierno a este sector está, pues, de acuerdo con esta Directiva, al mismo tiempo que el Gobierno español ha denunciado, y denunciará, ante instancias comunitarias todos los casos de los que tiene conocimiento en relación al otorgamiento por parte de otros países de ayudas que incumplan la Séptima Directiva.

No es correcto, por tanto, afirmar que las primas al sector estén congeladas en el nueve por ciento, mientras que en el Reino Unido se elevan al 13 por ciento. El techo, fijado para 1992 en el nueve por ciento por acuerdo de la Comisión, se ha mantenido invariable en 1993 para toda la Comunidad Económica Europea, y es el que viene aplicando el Gobierno. Hay que señalar también que el máximo de ayudas en 1991 era del 13 por ciento, por lo que la concesión por parte del Reino Unido de ayudas por valor de ese 13 por ciento podría explicarse si se trata de contratos correspondientes a dicho año, año en el que también fueron para España del mismo porcentaje.

Respecto a las ayudas a los astilleros de la antigua República Democrática alemana, son subvenciones aprobadas por la Comisión con carácter transitorio, incorporadas a la Séptima Directiva comunitaria y que van unidas a una reducción de capacidad del 40 por ciento, como ha ocurrido en los demás países con respecto a las existentes en julio de 1990.

Por todo ello, no cabe proponer la actualización de las

primas a los niveles de nuestros competidores europeos, puesto que en España se están construyendo los máximos permitidos por la normativa comunitaria. No entendemos esta afirmación ni por qué se dice esto gratuitamente.

Tampoco es correcta la afirmación de que la inmensa mayoría de los armadores contraten a astilleros extranjeros. Sólo se han producido dos casos de contratación de astilleros extranjeros por parte de armadores nacionales: un transbordador para Transmediterránea en un astillero finlandés, y un carguero para la Naviera Pinillos en un astillero holandés.

Por otra parte, y en relación a la propuesta de revisión de los créditos ICO, es necesario puntualizar lo siguiente. Los tipos de interés han comenzado a bajar, y es previsible una mayor reducción de los mismos en un próximo futuro, por lo que las condiciones de financiación del Real Decreto, tan denostado, del 2 de agosto, sobre medidas de financiación de la demanda interna de buques, deben ser suficientes para que los armadores nacionales puedan acometer la posible renovación de sus flotas.

Las primas se actualizan anualmente de acuerdo con el techo común de ayudas establecido para cada año por la Comisión de las Comunidades Europeas. Y el Real Decreto de 7 de mayo, por el que se aprobó el Reglamento de procedimiento para la concesión de apoyo oficial al crédito a la exportación mediante convenio de ajuste recíproco de intereses, permite que el Instituto de Crédito Oficial cubra la diferencia entre el coste de mercado de los recursos necesarios para financiar las operaciones de exportación de buques y el producto que las entidades financieras obtengan como consecuencia de las mismas.

No obstante, y para cumplir mejor este objetivo, el Gobierno está elaborando una norma reguladora de la financiación de buques que facilite la contratación e incorpore algunos de los mecanismos financieros que utilizan otros países comunitarios, siempre dentro del marco de ayudas determinado en el ámbito comunitario.

Con la promulgación de estas normas el sector naviero va a poder afrontar con mayor facilidad la renovación de la flota y contará con mejores instrumentos financieros que permitan conseguir nuevos contratos en un mercado, como decía antes, en el que las condiciones de financiación cobran cada vez mayor importancia, una vez que el precio del buque construido en España ya se ha aproximado considerablemente a los precios que ofrecen los países de nuestro entorno económico.

Igualmente, la participación del ICO en la financiación de buques también está siendo objeto de análisis y definición, dentro de un proceso de delimitación de las actividades del ICO que se está llevando a cabo.

En conclusión, señorías, no podemos votar favorablemente esta proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida por dos motivos fundamentales. En primer lugar, porque, como hemos reseñado, las premisas básicas de las que parte para formular la propuesta son erróneas. En segundo lugar, porque la iniciativa de apoyar la renovación de la flota y el relanzamiento de la construcción naval ya se han toma-

do, como demuestran los decretos y actuaciones que en este sentido le he recordado. Pero, además, desde este Grupo y desde el Gobierno seguimos preocupándonos y trabajando, conjuntamente con el sector de construcción naval, para perfeccionar y adaptar los instrumentos financieros que fueran necesarios para dotar del máximo apoyo a la contratación de buques en nuestro país. **(El señor Fernández de Mesa Díaz del Río pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Solicito un turno por las alusiones que ha hecho el portavoz del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: No han sido alusiones, señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Si a usted le parece que no lo son el hablar de tintes imperialistas y decir que son falsos los datos que yo he utilizado...

El señor **PRESIDENTE**: No han sido alusiones. Ha sido un recurso dialéctico como el que el señor Diputado ha utilizado respecto de grupos que habían intervenido anteriormente y que no da lugar a nuevo debate.

Muchas gracias, señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: ¿Ni siquiera el decir que los datos que yo he aportado no son ciertos?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández de Mesa, no tiene derecho al uso de la palabra. **(El señor Fernández de Mesa Díaz del Río: Me parece muy bien.)**

Tiene la palabra el señor García Fonseca para pronunciarse sobre la propuesta presentada por el Grupo Popular, respecto a... **(El señor Fernández de Mesa Díaz del Río: Forman un bloque constitucional.)**

Señor Fernández de Mesa, le llamo la atención.

Señor García Fonseca, tiene la palabra para pronunciarse sobre la propuesta hecha por el Grupo Popular respecto a la votación separada.

El señor **GARCIA FONSECA**: Si me lo permite el señor Presidente, y sobre la marcha, mi Grupo quisiera pronunciarse sobre dos propuestas presentadas en forma que yo entiendo quizá un tanto libre, pero real. Me parece que ha habido unas ofertas de modificación por parte del Grupo Popular y...

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Fonseca, la Mesa entiende que las propuestas de modificación se vehiculan a través de enmiendas que tienen un plazo para presentarse y que no han sido presentadas. Por tanto, como recurso dialéctico es perfectamente legítimo, pero no, repito, como para vehicularse a través de una enmienda

«in voce», que siempre versa sobre enmiendas, no sobre el texto mismo de la moción, y que deben ser presentadas por escrito, como es perfectamente conocido. Por tanto, señor García Fonseca, estimo que debe pronunciarse sobre la propuesta de votación separada, que tiene derecho el señor Diputado de aceptar o no.

El señor **GARCIA FONSECA**: Obviamente, acepto la propuesta de votación separada.

Lo único que quería decir es que mi Grupo no tendría inconveniente -en algunas otras ocasiones, con flexibilidad, lo hemos hecho- en que si todos los grupos de la Cámara coincidiéramos en alguno de los aspectos, modificarlo «in voce» sobre la marcha. Por ejemplo, en el punto tres, cuando hablo de la actualización de primas, ya dije que esta propuesta estaba hecha hace meses, pero mi Grupo no tendría inconveniente en modificarla e incluso en dejarla casi en exclusiva -si todos los grupos estuviéramos de acuerdo y en esto emplazo a los grupos mayoritarios- en la segunda parte, es decir, en el pronto pago de las mismas. Insisto, si el Grupo Socialista, fundamentalmente, acepta que la proposición no de ley se reduzca al pago de los atrasos y al pronto pago de las primas, mi Grupo retira el resto; retira el resto de la votación, se entiende, no de las propuestas políticas, obviamente. Repito, el pronto pago de las mismas sin que se produzcan más retrasos. Es un tema importante, y si hubiera un acuerdo de toda la Comisión sería positivo.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, señor García Fonseca, puede tramitarse. **(El señor Fernández de Mesa Díaz del Río: Es una enmienda «in voce».)**

El señor **CUEVAS DELGADO**: No hay ninguna propuesta de pronto pago en lo que se ha presentado.

El señor **PRESIDENTE**: En el punto segundo, que dice: «la actualización de las primas, al menos a los niveles de los competidores europeos, y el pronto pago de las mismas sin que se produzcan más retrasos».

El señor **GARCIA FONSECA**: Mi Grupo repite que reduciría la proposición no de ley a que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a que promueva el pronto pago de las primas sin que se produzcan más retrasos en la construcción naval.

El señor **CUEVAS DELGADO**: Mi Grupo entiende que hay dotación presupuestaria prevista para estos dos años respecto al pago de las primas, y el retraso no es sólo un problema unilateral del Gobierno. El retraso en el pago de las primas, que existe, aunque no desde luego en la proporción que dice el Grupo de Izquierda Unida, se produce por otras causas. Por tanto, esto sería una redundancia porque el pronto pago existe en el momento en que se cumplan todas las condiciones que lo permitan.

El señor **GARCIA FONSECA**: Mi Grupo mantiene, entonces, la proposición tal como está, y acepta la petición del Grupo Popular para votarla por separado.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, procederíamos a una primera votación de los apartados primero, segundo y segunda parte del tercero, desde donde se refiere al establecimiento de los sistemas de subvención permitidos en los países competidores, que me parece que era la votación que solicita el Grupo Popular.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Señor presidente, nosotros decíamos que no nos parecía adecuado hablar de una ley de créditos que favorezca a renovación de nuestra flota...

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, ¿desea votar el primer apartado conjuntamente con la primera parte del tercero?

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Nuestro voto va a ser favorable al segundo...

El señor **PRESIDENTE**: Al segundo, a la segunda parte del tercero y al cuarto. ¿No es eso?

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Exactamente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Fernández de Mesa.

Por consiguiente, haremos dos votaciones. La primera del apartado primeros y la primera parte del tercero, y la segunda del apartado segundo, la segunda parte del tercero y el apartado cuarto. ¿Sería esta forma de votar aceptada por los grupos? (**Asentimiento.**)

Procedemos a la votación, en primer lugar, del apartado primero y primera parte del apartado tercero, hasta «en su caso».

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 18; abstenciones, 11.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazados. Vamos ahora a votar el apartado segundo, segunda parte del apartado tercero y apartado cuarto de la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazados.

- POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PROMOVER LA RAPIDA CONSTITUCION DE LA COMISION DE SEGUIMIENTO DE LA DESCARGA DEL COMBUSTIBLE DEL REACTOR DE VANDELLOS I, FORMADA POR REPRESENTANTES DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA, DE LA GENERALIDAD, DEL CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR, DE HIFRENSA Y DE LOS MUNICIPIOS DE SU AREA DE IN-

FLUENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000041.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate y votación de la segunda proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a promover la rápida constitución de la comisión de seguimiento de la descarga del combustible del reactor de Vandellós I, formada por representantes del Ministerio de Industria y Energía, de la Generalidad, del Consejo de Seguridad Nuclear, de Hifrensa y de los municipios de su área de influencia, presentada por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Para su defensa tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Señor Presidente, quisiera excusar la ausencia del autor de esta proposición no de ley, señor Ribó, porque anoche ha caído enfermo y está en cama, por lo que le es imposible asistir a la Comisión por razones de emergencia mayor.

Seré muy breve, señor Presidente, porque este es un asunto de sencilla explicación. Se trata de recordar al Gobierno por parte de esta Comisión, si así lo tuviera a bien, la necesidad de cumplir el acuerdo, al que llegó en 1990 con los ayuntamientos de la zona de Vandellós, a propósito del desmantelamiento de la central de Vandellós I. En aquel año, el Ministerio de Industria y Energía, con los ayuntamientos de Vandellós, Tivissa, Pratdip, Mont-roig del Camp y Ametlla, llegó a un acuerdo por el cual se hablaba de constituir una comisión de seguimiento por parte de la Administración central, como responsable directa, y de los ayuntamientos de la zona para -repito- el seguimiento del desmantelamiento de Vandellós I. Esta comisión, tres años después, todavía no ha llegado a constituirse y, sin embargo, ya se está procediendo a la descarga del combustible. Parece ser que el Ministerio de Industria y Energía ha argumentado a los alcaldes de los ayuntamientos afectados que todavía no se ha comenzado formalmente el procedimiento de desmantelamiento de la central. A nosotros este argumento nos parece excesivamente formalista, si no falaz, porque la descarga del combustible todos sabemos que es uno de los elementos más importantes y que más peligro encierra en el desmantelamiento de una central. Por tanto, desde el momento en que se comienza la descarga del combustible, entendemos que son válidas las mismas razones por las cuales se aprobó en su día constituir esta comisión de seguimiento, cuya finalidad no es otra que la de que los ciudadanos, a través de las instituciones más próximas que tienen, que son los ayuntamientos, puedan tener una información puntual, transparente y detallada de todo el proceso que evite uno de los mayores inconvenientes que hoy tiene -y así lo reconocen las partes activas de este sector- la industria nuclear, que es la desconfianza y la opinión adversa de la mayoría de la opinión pública. Nosotros entendemos que este acuerdo, hecho en 1990, era un paso correcto para afrontar de manera adecuada este problema de desconfianza profunda -de

animadversión también pero de desconfianza, y ambas cosas se autoalimentan— de la opinión pública en relación con los reactores nucleares.

Por consiguiente, nos parece que si efectivamente ya ha comenzado el proceso de descarga del combustible, que —repito— es de las operaciones difíciles y peligrosas como cualquiera de las siguientes en el desmantelamiento de la central, no vemos ninguna razón, más bien, al contrario, vemos que todas las razones dadas en su día para la constitución de esta comisión están ahora plenamente vigentes. Por tanto, lo que nosotros planteamos es, pura y simplemente, que esta comisión se constituya ya y que a su través haya una información directa, clara, transparente, precisa, pormenorizada y abundante a los ciudadanos en general, pero fundamentalmente a las instituciones que más inmediatamente los representan, los ayuntamientos.

Me parece incurrir en la obviedad señalar aquí la importancia de este problema y cómo este criterio de una información transparente es hoy un criterio al uso, un criterio en el que se insiste desde todas las instancias y organismos nacionales o internacionales que tienen que ver con la seguridad nuclear o simplemente con el proceso nuclear. Algunos de los aquí presentes, que formamos parte de la Ponencia de relaciones con el Consejo de Seguridad Nuclear y hemos tenido ocasión de visitar otros países, podemos ser testigos, aunque innecesarios puesto que yo creo que este es un dato conocido por todos ustedes, de que si hay algún punto que preocupa y en el que se insiste, por tanto, en que hay que actuar con rapidez, sin miedos, sin tapujos es precisamente, en relación con la opinión pública, en este asunto vidrioso de la energía nuclear.

Repito —y termino, señor Presidente— que cualquier actuación que pueda interpretarse como ocultamiento de datos, como prórroga injustificada de plataformas o de mecanismos de información a la opinión pública —repito— y a los ayuntamientos en particular y directamente, nos parece que va en contra de los criterios que hoy se manejan en este sector y que va en contra de la lógica misma de aquellos que realmente tienen algún interés en defender este tipo de energía, que no es mi caso. Por tanto, me parece que los que son partidarios de mantener, en algún grado, la energía nuclear serían los primeros, que no yo, en ir por delante en este tipo de medidas que hagan que, ya que existen instalaciones nucleares, la opinión pública no tenga la menor duda de que existen todos los medios, todos los instrumentos, todos los mecanismos de control y de actuación para evitar el menor tipo de riesgo nuclear. Por consiguiente, rogaría a los grupos que sostienen al Gobierno y a todos los grupos representados en esta Comisión que de la forma que lo plantea mi Grupo, que es muy sencilla, o con cualquier otra forma que la pudiera mejorar, acogieran esta propuesta porque, repito, nada se pierde; al contrario, me parece que es su negativa la que puede dar pie a actitudes, movimientos, mentalidades, etcétera, que en nada favorecen a la industria nuclear en nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y otra del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor Sánchez Llibre por lo que hace referencia a la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Catalán.

El señor **SANCHEZ I LLIBRE**: Señoras y señores Diputados, dada la gran importancia que tiene mantener el máximo control sobre la descarga del combustible del reactor de Vandellós I, así como el futuro plan de desmantelamiento y clausura de la central, nuestro Grupo ha presentado una enmienda transaccional a la proposición no de ley de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya en la cual, en sustitución de la creación de esta comisión, instamos a que el Gobierno informe, trimestralmente, a través de sus responsables, a la Ponencia del Congreso encargada de tramitar los informes semestrales del Consejo de Seguridad Nuclear. Entendemos que a través de este mecanismo se podrán planificar y concebir todas las precauciones necesarias para la descarga del reactor y el desmantelamiento de la central nuclear.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Sabaté.

El señor **SABATE IBARZ**: Señorías, nosotros consideramos positiva, en principio, la proposición no de ley del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, primero, porque manifiesta una preocupación por controlar un proceso delicado y complejo, como es el desmantelamiento y clausura de una central nuclear, que nosotros compartimos, y en segundo lugar porque también compartimos que debe establecerse este seguimiento constante y específico del proceso y, por lo tanto, añade, si cabe, todavía más garantías de información y de transparencia de todo el proceso. De ahí que nuestra enmienda de sustitución, a la que luego me referiré, diga que el Congreso de los Diputados considera necesario mantener el máximo control sobre la descarga del combustible del reactor de Vandellós I, así como del futuro desarrollo del plan de desmantelamiento y clausura de la central. Ahora bien, la proposición del Grupo de Izquierda Unida sólo habla de la descarga del combustible y nosotros creemos que hay que considerar también el plan de desmantelamiento y clausura de la central. Por otra parte, añade una nueva comisión de seguimiento, que como decía antes sólo se ocuparía de la descarga, sin ninguna función asignada ni características que tendría que tener, cuando desde nuestro punto de vista existen ya dos mecanismos de control de estos procesos: por una parte el Consejo de Seguridad Nuclear y, por otra, la misma Ponencia del Congreso encargada de los informes semestrales del Consejo de Seguridad Nuclear.

El Consejo de Seguridad Nuclear ya se viene ocupando obviamente, como es su obligación, de este proceso y garantiza la información. Entre las funciones del Consejo

de Seguridad Nuclear, que marca el Estatuto de su creación por Real Decreto 11 57, de 30 de abril de 1982, está la de asesorar, cuando sea requerido para ello, a los tribunales y a los órganos de las administraciones públicas, por tanto a todas las administraciones públicas, incluida la local. Otra de sus funciones es informar a la opinión pública sobre materias de su competencia con la extensión y periodicidad que el Consejo determine, sin perjuicio de la publicidad de sus actuaciones. Por tanto, garantiza también la información. Y en el artículo 8 del mismo Estatuto se dice que el Consejo de Seguridad Nuclear emitirá dictamen y suministrará información en cuantos asuntos de su competencia sometan a su consulta los tribunales de justicia, el Gobierno o sus miembros, las comunidades autónomas y los órganos de las administraciones públicas. Se vuelve a referir a las administraciones públicas, en las que obviamente se encuentra la administración local.

Por tanto, nuestra enmienda de sustitución añade a la Ponencia del Congreso de los Diputados encargada de tramitar los informes semestrales del Consejo de Seguridad Nuclear una nueva función, dado que consideramos necesario, como decía antes, el seguimiento constante y específico de este proceso delicado del desmantelamiento de la central nuclear Vandellós I. La Ponencia creemos que debe recibir información de los responsables directos, no sólo del Consejo de Seguridad Nuclear, tanto de la operación de descarga del combustible como, en su momento, de las operaciones relativas al plan de desmantelamiento y clausura de la central. Creemos que de esta manera sería una proposición no de ley más completa porque amplía la proposición de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, ya que contempla todo el proceso -no sólo el de descarga del combustible-, no crea organismos paralelos y garantiza, si cabe, aún más la petición de información que se hace desde el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Lo que se pretende con nuestra enmienda de sustitución es que la Ponencia del Congreso reciba no sólo del Consejo de Seguridad Nuclear, sino también de los responsables directos, tanto de la operación de descarga del combustible como del plan de desmantelamiento y clausura, una información constante y específica. Y para completar esta enmienda de sustitución añadiríamos dos cosas que el portavoz de nuestro Grupo planteará como enmienda «in voce».

Creemos, repito, que con nuestra enmienda no hay ningún deseo, como se ha podido dar a entender, de ninguna ocultación. Al contrario, estamos de acuerdo en el fondo de la cuestión, creemos que debe existir esta información y lo que hacemos es ampliar todavía más la proposición inicial de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y encauzarla de manera que los mecanismos ya existentes cumplan con su función y no se creen organismos paralelos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que deseen fijar su posición? (Pausa.) Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Such.

El señor **SUCH PEREZ**: Señoras y señores Diputados, me corresponde fijar la posición del Grupo Popular en relación con esta proposición no de ley, que nos parece importante e interesante en tanto en cuanto es un tema tremendamente desconocido. Aún no existe ninguna experiencia en el mundo entero para llevar adelante un plan de desmantelamiento de una central nuclear. Por tanto, creemos que es un tema tremendamente importante para toda la opinión pública española y para todo el mundo en general. Sin embargo, nosotros consideramos que quizá la comisión de seguimiento no sea el procedimiento más adecuado, y ello fundamentalmente por dos razones, desde nuestro punto de vista. En primer lugar, porque nos da la ligera impresión de que esta comisión de seguimiento para las operaciones de descarga del combustible llega tarde, ya que al parecer, o al menos a través de la información que hemos podido recoger, un 70 por ciento de esta operación ya se ha realizado, sin ningún incidente reseñable. En segundo lugar, porque entendemos que lo que significa el control técnico está ya en muchas manos. Participan tanto la empresa propietaria, Hifrensa, como el Ministerio de Industria y Energía, con todo su apoyo logístico, y también, por qué no, Enresa, Empresa Nacional de Residuos Radiactivos, que diseña el proceso y al fin y al cabo tiene la financiación necesaria y suficiente para llevarlo adelante; también el Consejo de Seguridad Nuclear dependiente de esta Cámara. Por tanto, ya hay muchos organismos que tienen un control directo sobre lo que se está haciendo y lo que se va a hacer en el futuro. Creemos que es involucrar a otro tipo de organismos. Parece que Izquierda Unida plantea que hay algún tipo de acuerdo. Nosotros ese acuerdo lo desconocemos y no sabemos en qué términos se ha pactado y se ha realizado. Por tanto, creemos que no hay que cargar más las cosas y abundar en lo mismo. Sin embargo, sí nos parece importante, por lo que decía en un principio, que esto no significa que se deben cumplir, desde nuestro punto de vista, dos criterios fundamentales. El primer criterio es que cuanta mayor información haya sobre este proceso a todos los ayuntamientos de la zona, a todo el público en general, mucho mejor. Por otra parte, desde nuestro punto de vista es mucho más importante que haya auténticas garantías de seguridad para que este proceso se pueda llevar bien. Por tanto, la comisión de seguimiento en estos momentos no nos parece necesaria.

En relación con las enmiendas, la que presenta el Grupo Catalán parece más concreta en cuanto que habla de plazos. Estaríamos dispuestos a apoyar esa y cualquier otra iniciativa que signifique mayor transparencia, mayor claridad, mayor información para todo el mundo, fundamentalmente para evitar cualquier tipo de manipulación en un tema tan importante como éste.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar su opinión respecto a las enmiendas presentadas, tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Yo había entendido, no sé si bien, al portavoz socialista que pensaban presentar

una enmienda *in voce*, que como no he escuchado no sé si es el momento procesal de hablar o si yo me adelanto.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego me excuse, señor García Fonseca, porque parece lógico que antes de pronunciarse el Grupo proponente escuchemos si el Grupo Socialista finalmente plasma en un texto concreto esa enmienda a la que hacía referencia.

El señor **SABATE IBARZ**: Efectivamente, señor Presidente, señorías, la enmienda transaccional que completaría todavía más nuestra enmienda de sustitución, después de unas conversaciones con el Grupo Catalán de Convergència i Unió, constaría de lo siguiente: Añadir, después de la palabra «información», la palabra «semestral».

El señor **PRESIDENTE**: ¿Añadir a dónde?

El señor **SABATE IBARZ**: A nuestra enmienda de sustitución añadir, después de «información», la palabra «semestral»; y al final de la enmienda, después de «central», añadir «con independencia del informe preceptivo del Consejo de Seguridad Nuclear», para dejar más claro que no nos referimos a los informes preceptivos semestrales del Consejo de Seguridad Nuclear, sino a la información específica que recabamos de los responsables del plan de desmantelamiento y clausura y de la descarga del combustible.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Podría el señor Sabaté dar lectura al texto completo de esta enmienda?

El señor **SABATE IBARZ**: Diría así: «El Congreso de los Diputados considera necesario mantener el máximo control sobre la descarga del combustible del reactor de Vandellós I, así como del futuro desarrollo del plan de desmantelamiento y clausura de la central. Para ello la Ponencia del Congreso de los Diputados encargada del control del Consejo de Seguridad Nuclear recibirá información semestral de los responsables directos tanto de la operación de descarga del combustible como, en su momento, de las operaciones relativas al plan de desmantelamiento y clausura de la central, con independencia de los informes preceptivos del Consejo de Seguridad Nuclear.»

El señor **PRESIDENTE**: ¿Está en condiciones el señor García Fonseca de opinar al respecto?

El señor **GARCIA FONSECA**: Yo haría, a mi vez, una enmienda *in voce*. Estaría dispuesto a tomar como base la enmienda presentada por el Grupo Socialista consensuada, parece ser, con Convergència i Unió, con un añadido en el que dijera algo así como -digo algo así porque la redacción puede ser ésta o similar- «asimismo se propone el establecimiento de mecanismos adecuados de información a los ayuntamientos afectados».

Mi enmienda *in voce* sería adicional. Es decir, acepta-

ría el texto últimamente leído por el portavoz socialista y le incorporaría el párrafo antes citado: «Asimismo se propone el establecimiento de mecanismos adecuados de información a los ayuntamientos afectados.»

El señor **SAENZ LORENZO**: Un texto del siguiente tenor podría ser aceptable. Punto y aparte después de la propuesta de enmienda, tal y como había quedado, un texto que dijera: «Asimismo se mantendrá en el máximo nivel de información a los ayuntamientos afectados.»

El señor **GARCIA FONSECA**: Yo diría «se hará...».

El señor **SAENZ LORENZO**: «Se mantendrá...»

El señor **PRESIDENTE**: «Se dará...»

El señor **SAENZ LORENZO**: «Asimismo se dará el máximo nivel de información a los ayuntamientos afectados.» O, mejor, «se facilitará».

El señor **PRESIDENTE**: ¿El Grupo Parlamentario Catalán acepta retirar su enmienda para dar pie a la transaccional?

El señor **SANCHEZ I LLIBRE**: Retiramos nuestra enmienda y apoyamos la enmienda consensuada con el Partido Socialista con el añadido de Izquierda Unida.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Fonseca, procederíamos a votar un único texto que diría: «El Congreso de los Diputados considera necesario mantener el máximo control sobre la descarga del combustible del reactor de Vandellón I, así como el futuro desarrollo del plan de desmantelamiento y clausura de la central. Para ello la Ponencia del Congreso de los Diputados encargada del control del Consejo de Seguridad Nuclear recibirá información semestral de los responsables directos tanto de la operación de descarga del combustible como, en su momento, de las operaciones relativas al plan de desmantelamiento y clausura de la central, con independencia de los informes preceptivos del Consejo de Seguridad Nuclear. Asimismo se facilitará el máximo nivel de información a los ayuntamientos afectados.» Este es el texto que sometemos a votación.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el texto presentado a votación.

- POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REALIZAR TODAS LAS ACCIONES Y MEDIDAS NECESARIAS PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DE LA FACTORIA DE SEAT EN ZONA FRANCA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000043.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al tercer punto del orden del día, que es el debate y votación de la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a realizar todas las acciones y medidas necesarias para garantizar la continuidad de la factoría de SEAT en Zona Franca, 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**: En este caso mi Grupo va a ser todavía mucho más breve porque vamos a retirar esta proposición no de ley. Simplemente quisiera, brevísimamente, explicar las razones.

Había sucedido un hecho importante en esta Cámara, la aprobación, por unanimidad, de la última moción consecuencia de interpelación habida en el Pleno del Congreso, en la que quedaba recogido lo sustancial de nuestra propuesta. Estábamos, sin embargo, a la espera de las negociaciones que estaban teniendo lugar -y ayer mismo hubo una fase importante de las mismas- entre los sindicatos, la empresa y las administraciones públicas implicadas. Obviamente la negociación continúa, y parece que se ha abierto alguna perspectiva. Los sindicatos, en principio -si mis informaciones son las adecuadas, que creo que lo son-, no discuten el tema sustantivo sino la validez o seguridad en el mismo, y hablan de garantías por escrito, pero entendemos que estas garantías son las que deben producirse en la negociación entre los sindicatos, las distintas administraciones y la empresa. Por tanto, entendemos que quizá no es pertinente en este momento continuar con la proposición no de ley y por esta razón mi Grupo la retira. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, queda retirada del orden del día esta proposición no de ley.

Se suspende la sesión por cinco minutos.

Se reanuda la sesión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Señorías, vamos a reanudar la sesión para evacuar el conjunto de preguntas que todavía quedan en el orden del día.

CONTESTACION A LAS SIGUIENTES PREGUNTAS:

- **SOBRE RAZONES DEL INCUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS ADQUIRIDOS POR EL GOBIERNO Y LA EMPRESA MINERA «MSP» DE LEON. FORMULADA POR EL SEÑOR NUÑEZ PEREZ (GRUPO POPULAR). (Número de expediente 181/000066.)**
- **SOBRE PLAN DE VIABILIDAD DE LA EMPRESA MINERA DE LEON «MSP». FORMULADA POR EL SEÑOR NUÑEZ PEREZ (GRUPO POPULAR). (Número de expediente 181/000067.)**

- **SOBRE CUMPLIMIENTO DEL COMPROMISO ADQUIRIDO POR EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO, DON FELIPE GONZALEZ, SOBRE LA PROSECUCION DE LA ACTIVIDAD DE LA EMPRESA MINERA DE LEON. FORMULADA POR EL SEÑOR NUÑEZ PEREZ (GRUPO POPULAR). (Número de expediente 181/000068.)**

- **SOBRE INSTRUMENTALIZACION DE LAS AYUDAS COMPROMETIDAS POR EL GOBIERNO Y LA EMPRESA MINERA «MSP» DE LEON EN EL MARCO ACTUAL DE LA QUIEBRA. FORMULADA POR EL SEÑOR ESCUREDO FRANCO (GRUPO POPULAR). (Número de expediente 181/000069.)**

- **SOBRE MEDIDAS PARA CUMPLIR RIGUROSAMENTE EL PLAN DE AYUDAS PARA LA EMPRESA MINERA «MSP» DE LEON PREVISTO EN EL ACUERDO DE LA COMISION DELEGADA DEL GOBIERNO PARA ASUNTOS ECONOMICOS DE 20-05-93. FORMULADA POR EL SEÑOR ESCUREDO FRANCO (GRUPO POPULAR). (Número de expediente 181/000070.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Dada la coincidencia temática de las preguntas números 4, 5, 6, 7 y 8, todas ellas del Grupo Parlamentario Popular, presentadas por dos de sus miembros, los señores Núñez Pérez y Escuredo Franco, y comentado este aspecto con los portavoces del Grupo Popular, una economía de tiempo aconseja agruparlas. Por tanto, va a tomar la palabra el Diputado señor Escuredo a efectos de plantear inicialmente las preguntas para que luego sean contestadas por el Secretario General de la Energía y Recursos Minerales, señor Atienza. Tiene la palabra el señor Escuredo.

El señor **ESCUREDO FRANCO**: Desde el ya lejano 9 de septiembre del presente año, día en que los dos Diputados por León del Grupo Popular formularon las preguntas que figuran en el orden del día de la reunión, que se celebra hoy, de la Comisión de Industria han pasado muchas semanas, muchas cosas en la minería leonesa, y también ha evolucionado la situación de la empresa minera siderúrgica de Ponferrada, MSP. Debido a ello, algunas de las preguntas formuladas hoy pudiéramos ya darlas por contestadas, aunque la preocupación que late en todas ellas sigue en pie, de ahí que como primera cuestión manifestemos con todo respeto nuestra más enérgica protesta por este considerable retraso, señor Secretario General, más de tres meses en la tramitación y respuesta de todas las preguntas que, en lo que siguen teniendo vigencia, voy a plantear con una sola intervención, agrupando las que figuran formuladas por mi compañero don Manuel Núñez Pérez y las que figuran bajo mi propio nombre.

Dicho esto, permítame, señor Secretario General, recordar algunos datos que pertenecen a la historia más reciente de la MSP y que pudieran servir para enmarcar

o perfilar los problemas que afectan al futuro de esta empresa. La sociedad Minero Siderúrgica de Ponferrada, cuyas explotaciones se encuentran en el valle de Laciana, en la provincia de León, en la actualidad es la mayor empresa minera privada de España, con una producción actual de más de un millón de toneladas anuales, y es un elemento necesario e imprescindible para la economía no sólo de la comarca de Laciana sino también de la provincia de León, y ha sido el gran motor económico de nuestra provincia.

El pasado 31 de marzo de 1992, representantes del Ministerio de Industria, que entonces se llamaba Industria, Comercio y Turismo, representantes de la Junta de Castilla y León y representantes de la empresa MSP y también de los trabajadores de la misma, firmaron un documento en el que se contemplaban diez puntos básicos que servirían para elaborar el nuevo plan económico de MSP. En dicho documento y en su punto octavo se recoge el compromiso de la Administración central, de la autonómica y de la empresa de buscar y garantizar la financiación del plan. En pleno proceso negociador y durante el pasado mes de mayo, el Presidente del Gobierno, don Felipe González, en plena campaña electoral visitó León y contrajo públicamente con los leoneses un compromiso que se basaba en el convencimiento, sin ningún género de dudas, de la viabilidad de MSP. El 16 de mayo el Presidente del Gobierno prometió claras y determinadas ayudas que se concretarían en un plan de actuación aprobado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos el 23 de mayo. El primero de los compromisos contemplado en el plan fija unas aportaciones de la Administración central en concepto de inversión y déficit operativos por las cantidades y ejercicios presupuestarios siguientes: 3.187 millones para el año 1993, 2.480 millones para el año 1994 y 1.905 millones para el año 1995. Además, deberá realizarse una dotación para atender 162 prejubilaciones que se realizarían en el año 1993, aunque, según nuestros datos, a primeros de este mes de diciembre los jubilados y prejubilados ascienden a 170. El coste de estas jubilaciones superará, por tanto, 2.888 millones de pesetas. Además, y en lo relacionado con el saneamiento del pasivo de la empresa, se autoriza, en el marco de una suspensión de pagos contemplada en el plan de viabilidad, la cesión de los representantes de la Hacienda pública, de la Seguridad Social, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo al convenio de acreedores, siempre y cuando la quita no supere el 80 por ciento de la deuda. Efectivamente, el acuerdo de la Comisión Delegada estaba sujeto al cumplimiento de varias condiciones y debería hacerse en el marco de una suspensión de pagos; estaba sujeto también al cumplimiento de otros compromisos que afectan a la Junta de Castilla y León, a un acuerdo salarial, a una ampliación de capital por 2.000 millones de pesetas en el año 1993 y a una serie de cuestiones más. El primero de estos compromisos saltó por los aires porque, al instar Caja Asturias la quiebra, la MSP cambió, repito, la condición principal y básica para poner en marcha las ayudas del plan de viabilidad.

No voy, señor Secretario General, a profundizar en las susceptibilidades o sospechas de la quiebra inducida, como muchos de los afectados manifestaron en su día, pero sí quiero subrayar que como consecuencia de la declaración de quiebra y, por tanto, de una gestión muy difícil para la MSP, en los seis meses transcurridos desde mayo de 1993 se han producido pérdidas ocasionadas, sin duda, por dicho proceso de quiebra que pueden cifrarse, sin caer en exageraciones, en 2.500 millones de pesetas, a una media más-menos de 400 millones de pesetas mensuales, lo que ha venido a agravar la tremenda situación del sector minero de León, que ha estado pasando, como sabrá S. S., una de las más caras y difíciles etapas de su historia. Pero de esto, señor Secretario General, hablaremos en otra ocasión.

Ya sé que me va usted a recordar alguna circunstancia positiva, como ha sido la firma de las bases del acuerdo sobre la cuenca Fabero-Sil, firmado el día 7 de este mes de diciembre, de lo que nos congratulamos y desearíamos fuese el punto de partida para esclarecer el futuro de las minas de mi tierra. Pero hoy, repito, debemos centrar nuestra atención en el problema de MSP, que sigue necesitando una ayuda extraordinaria de las administraciones públicas, exactamente igual que la están recibiendo, multiplicada por muchos enteros, otras minas del sector público. A fecha de hoy, conocemos que está a punto de quedar ultimado el convenio de acreedores que sirva para levantar la quiebra; pasarían a controlar la empresa Caja España y algún otro empresario en el 51 por ciento del capital. Por tanto, superaríamos la situación de quiebra y la primera condición establecida en el acuerdo de la Comisión Delegada, del 23 de mayo, que quedaría cumplida, además de la ampliación de los 2.000 millones de pesetas que pasaría a estar asegurado por Caja España. Podemos concluir que siempre y cuando no haya impugnaciones y transcurridos los 40 días que establece la ley, es decir, en febrero, podría ponerse en marcha el plan de viabilidad. Y he aquí la primera pregunta que podría ser un resumen y colofón de todas las demás.

Habiendo previsto para febrero la entrada en funcionamiento del plan de viabilidad, señor Secretario General, ¿será una entrada automática una vez aprobado el convenio de acreedores o habrá que esperar otra vez a que se superen determinadas trabas que tienen nombres de problemas de tesorería, etcétera? Segunda pregunta: ¿modificaría la Comisión Delegada el importe de las ayudas comprometidas, teniendo en cuenta las pérdidas del año 1993, a las que antes hacíamos referencia? Tercera pregunta: los Presupuestos Generales del Estado para 1994 solamente recogen una partida de 2.888 millones de pesetas; evidentemente no se tienen en cuenta las cantidades previstas en el acuerdo para 1993 ni las cantidades necesarias para sufragar otros conceptos previstos en el plan. En el debate de la Comisión de Presupuestos, y al defender mi compañero Manuel Núñez una enmienda que solicitaba, al menos, 2.000 millones de pesetas para añadir a los previstos para 1994, se le contestó que para ello habría un crédito extraordinario. Bien, pues quisiera preguntarle por el importe de esta vía de crédito extraor-

dinario. ¿Comprendería los 3.187 millones previstos para 1993 más otras cantidades necesarias? ¿Cuál sería la fecha de su envío a esta Cámara? ¿Será en febrero, inmediatamente después de tramitado el convenio de acreedores?

Nada más, señor Secretario. Las preguntas que le hago ahora no son literalmente las mismas que figuran en el orden del día; son una manifestación de la preocupación adaptada a las circunstancias de hoy, tres meses después de que formulásemos las que figuran en el orden del día.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Señorías, si bien, como dije al principio, esta intervención del señor Escuredo servía de presentación de sus preguntas y asimismo de las de su compañero el señor Núñez, sin embargo, por respeto a las precisiones reglamentarias, voy a conceder muy brevemente la palabra al señor Núñez a efectos de que exprese su aceptación de la presentación de sus preguntas.

El señor **NUÑEZ PEREZ**: Señor Presidente, ruego me disculpen los miembros de la Comisión y el señor Secretario porque tenía, en estos momentos, que simultanear mi presencia en la Comisión de Administraciones Públicas. Esa fue otra de las razones que nos movió a pensar que nuestro Diputado por León el señor Escuredo podía, en nombre de los dos, formular las cinco preguntas. Cuando se trata de iniciativas individuales tienen que hacerse personalmente, y agradezco muchísimo al Presidente que me dé pie para que en este trámite formal por lo menos no queden decaídas las preguntas.

No voy a repetir las preguntas porque lo que ha dicho, formulado y planteado mi compañero es correcto y satisfactorio para la preocupación que late —iba a decir en nuestro Grupo— en todos los leoneses de unos y otros partidos, de unas y otras asociaciones, de unos y otros sindicatos. Es, sencillamente, conseguir que el plan de viabilidad sea un hecho. Reduciría todas las cuestiones a una sola, como ha dicho muy bien mi compañero el señor Escuredo. Si el convenio de acreedores supera la situación de quiebra, ¿sería automático el planteamiento y la aplicación del plan de viabilidad?

Nada más, señor Presidente. Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Tiene la palabra el Secretario General de la Energía y Recursos Minerales, señor Atienza.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGÍA Y RECURSOS MINERALES** (Atienza Serna): Señor Presidente, quiero, en primer lugar, manifestar mi sorpresa respecto a esa reivindicación sobre el retraso en las respuestas a una serie de preguntas cuya programación corresponde a esta Cámara y no al que aquí comparece.

Quiero confirmar el compromiso del Gobierno con la viabilidad de la MSP; confirmarlo porque (no sé si es necesario reiterarlo) consideramos que es una empresa minera fundamental para la vida económica de la comar-

ca de Laciana-Villablino. Y quiero confirmar, además, el conjunto de actuaciones que de acuerdo con este compromiso el Gobierno ha venido desarrollando, intentando superar —y espero que consiguiéndolo— los obstáculos que a lo largo de este proceso, todos ajenos a su voluntad, se han ido produciendo y han alargado la salida de la crisis y la entrada en vigor del plan de viabilidad. Efectivamente el Gobierno, por boca de su Presidente, estableció un compromiso sobre la viabilidad futura de la MSP, en el mes de mayo, que confirmó cuatro días después, el 20 de mayo de 1993, la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, aprobando un plan de viabilidad que establecía un determinado compromiso de ayudas que usted mismo ha expuesto correctamente y que yo no voy a reiterar. Se trata de un compromiso de ayudas que estaba condicionado a una serie de requisitos que garantizaban ese plan de viabilidad, con un reparto solidario, equitativo de los costes de ese plan. Significaba que las ayudas que comprometía la Administración central del Estado, por importe de 7.572 millones de pesetas, más los derivados de los planes de jubilación de los 162 prejubilables, más el compromiso de aceptación de una quita en un convenio de acreedores, en una situación entonces de suspensión de pagos que podía llegar hasta el 80 por ciento, estaban condicionadas a un esfuerzo, por parte de los trabajadores, en un convenio salarial con la empresa y al cumplimiento, por parte de la Junta de Castilla y León, de unas aportaciones por un importe de 4.500 millones de pesetas, más una aportación por parte de los accionistas de 2.000 millones de pesetas en una ampliación de capital.

Como ustedes saben, los accionistas no pudieron cumplir ese compromiso en un plazo razonable y se produjo una declaración de quiebra, a instancias de uno de los acreedores, en el mes de julio, que modificaba las condiciones en las que estaba fijado el plan de viabilidad, aunque garantizaba el mantenimiento de la actividad productiva que, como usted mismo ha mencionado, supone un incremento en el pasivo de esta empresa, fundamentalmente en el pasivo exigible por la Hacienda Pública y la Seguridad Social de unos 450 millones de pesetas cada mes. Es decir, la empresa tenía un pasivo exigible en el momento en el que se declaró la quiebra, que fue el 2 de julio de 1993, de 31.500 millones de pesetas. Desde entonces se ha podido mantener la actividad a través de la acumulación de un pasivo exigible con la Hacienda Pública y la Seguridad Social de una cifra que se encuentra en torno a 450 millones de pesetas mensuales.

Por lo tanto, esta circunstancia, derivada de la imposibilidad de cumplir una de las condiciones previstas en el plan de viabilidad, que era la aportación de los 2.000 millones de pesetas por parte de los accionistas, dificultaba la puesta en marcha del plan de viabilidad. Por lo tanto, no podemos decir en absoluto que haya habido nunca un incumplimiento de sus compromisos por parte de la Administración. Al contrario, siempre hemos estado trabajando con el objetivo de encontrar una salida técnica, financiera y jurídicamente sólida para ese plan de viabilidad y que, además, fuese una salida lo más

satisfactoria posible para los pequeños acreedores, que constituirían otra de nuestras preocupaciones, para no debilitar el tejido económico de la comarca de la Sierra de Villablino. Considerábamos que la salida tenía que ser compatible con un tratamiento suficientemente favorable para no situar a los pequeños acreedores en unas condiciones difíciles, como consecuencia de la quiebra de la MSP.

En estos momentos, como ustedes saben, está pendiente la declaración del juez sobre la oposición a la quiebra y, mientras tanto, se encuentra en proceso de negociaciones la firma de un convenio de acreedores, que podría permitir, cuando sea firme, el levantamiento de la quiebra y, por tanto, la puesta en marcha del plan de viabilidad, con las adaptaciones que sean estrictamente necesarias, sin que eso ponga en cuestión ninguno de los compromisos ya asumidos por parte de la Administración.

Por tanto, cuando ese convenio de acreedores sea un hecho -y espero que pueda serlo en los próximos días- enviaremos un informe a la Comisión Delegada con las adaptaciones que sean necesarias para garantizar la viabilidad del plan.

Las conversaciones que se están llevando a cabo para la firma de este convenio de acreedores, que alcanza hasta el 2002, se están realizando sobre la base de que la MSP tiene que salir adelante con las ayudas comprometidas por las administraciones, no con ayudas adicionales, de acuerdo con lo que se prevé en su plan de viabilidad. Yo no voy a entrar en los detalles porque me parece que corresponde a los negociadores, a los acreedores y a los representantes de la empresa que en estos momentos están discutiendo este convenio el fijar las características y el tratamiento que se debe dar a los diferentes tipos de acreedores y lo que en ese convenio se debe fijar sobre los compromisos en materia de reducción del capital, quizás de capitalización de una parte de la deuda y de ampliación de capital. En cualquier caso, siempre una ampliación de capital con un desembolso mínimo de 2.000 millones de pesetas, de acuerdo con lo que prevé el plan de viabilidad.

Para confirmar el compromiso del Gobierno respecto del plan de viabilidad, sin esperar a que se levante la quiebra y se ponga en marcha formalmente el conjunto del plan de viabilidad, el gobierno ha puesto en marcha el expediente para las prejubilaciones. Por tanto, este es un proceso que se ha puesto en marcha, independientemente del plan de viabilidad, porque considerábamos que contribuía a no aliviar la carga financiera de esa empresa en este proceso en el que estaba sometida a una quiebra con el mantenimiento de la actividad. Y para financiar los compromisos de la Administración, en el proyecto de Presupuestos para 1994 se han reflejado los 2.480 millones previstos en su momento para la anualidad de 1994, al mismo tiempo que se ha empezado a tramitar un crédito extraordinario por el importe correspondiente a la anualidad que en su momento estaba prevista para 1993 en el plan de viabilidad aprobado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Por tanto, insisto, el objetivo del Gobierno en este caso

es garantizar la mejor solución jurídica, técnica y financiera. Ceemos que estamos muy cerca de que se consiga esta solución, si es posible llegar al acuerdo, mediante un convenio de acreedores. En estos momentos está sobre la mesa la discusión del convenio y creemos que puede permitir consolidar financieramente la MSP y hacer viable el plan, tal y como estaba diseñado en su momento, con las ayudas que estaban fijadas. Por consiguiente, el Gobierno mantiene sus compromisos para garantizar la viabilidad de la MSP. Por tanto, no está prevista una modificación de las ayudas ni ninguna traba, como no la ha puesto el Gobierno a lo largo de todo este proceso para hacer que el plan de viabilidad pueda estar en marcha en el plazo más breve posible. La actuación del Ministerio, a lo largo de estos meses, ha ido encaminada siempre a encontrar la solución más rápida, financieramente más sólida, técnicamente más viable y jurídicamente más fuerte. Y todo ello compatible con el tratamiento más favorable de los pequeños acreedores para fortalecer el tejido económico de la comarca.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Tiene la palabra el señor Escuredo.

El señor **ESCUREDO FRANCO**: Señor Secretario General, esperaba algún compromiso más claro en sus respuestas. La verdad es que no nos ha dicho casi nada nuevo que no supiéramos. De todos modos, los leoneses y los mineros de León y sus familias esperan unas respuestas más comprometidas y más claras y no las electorales, no sólo para la MSP, sino para los problemas que viene padeciendo desde hace muchos años la minería leonesa y que en su mayor parte se deben a una deficiente, y yo diría que pésima, gestión política energética.

Nosotros, en León, tenemos serias dudas sobre hasta dónde llega el grado de compromiso del Gobierno socialista en cuanto a la defensa de la minería. Desde la famosa marcha negra hasta el día de hoy han sido muchos los problemas que vienen sucediendo en la minería leonesa; entre otros, el cierre de los casi mil puestos de Hullera de Fabero, los graves problemas de este último mes de noviembre en la cuenca Fabero-Sil, el encierro de muchos mineros a más de 150 metros de profundidad, el encierro de las mujeres de los trabajadores de la mina en algunos ayuntamientos de la zona de El Bierzo. Usted también sabrá muy bien que ha tenido aquí, de vecinos, durante 28 días a 10 ó 12 mineros, durmiendo en la calle. Creo que son muchos los problemas que ha habido últimamente en la minería de León y me gustaría darle algún dato. El número de trabajadores en la minería leonesa, en el año 1987, era de 12.359, pero esta cifra se ha visto reducida a 9.209 mineros, con una pérdida de 3.140 puestos de trabajo directos y no menos de unos 6.000 indirectos o inducidos. Estamos hablando, casi, de la pérdida de entre 9.000 y 10.000 puestos de trabajo en los últimos años.

En lo que se refiere a la MSP, cuenta en la actualidad con unos 2.600 puestos de trabajo, dado que hace pocos días se han producido 170 jubilaciones, perdiendo desde el año 1987 hasta la fecha del orden de 600 puestos de trabajo.

Cuando las cosas son así de graves, se necesitan grandes remedios y no largas cambiadas o fórmulas de aplazamiento, como las que se recogen en una oportunista proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista, que viene a recoger, en gran medida, los puntos básicos del acuerdo sobre la cuenca Fabero-Sil firmado el día 7 de este mes de diciembre.

La situación actual de la empresa MSP se está deteriorando tanto, en los últimos años, que su viabilidad futura pasa por la toma de medidas drásticas y la exigencia de sacrificios importantes a todos los agentes implicados. A cambio de eso, el Gobierno del Estado y el de la comunidad autónoma deben comprometerse en cantidades, en fechas y en acciones que no sean susceptibles de demora y que no dependan del incumplimiento de condiciones ajenas a la voluntad de los trabajadores.

Señor Secretario General, la sensación que tenemos los leoneses -insisto- es la de que no se están prestando las atenciones necesarias a la minería. De ahí -como acabo de comentar- toda esta serie de conflictos que ha habido, como cortes de carreteras y en el ferrocarril, manifestaciones, grandes problemas dentro de la sociedad leonesa y más todavía -si usted quiere- en la berciana y en la laciana.

Nada más, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Tiene la palabra el señor Núñez.

El señor **NUÑEZ PEREZ**: Muy brevemente, señor Presidente.

Dice usted, señor Secretario General, que en el largo proceso que ha sufrido -dijo literalmente que está sufriendo todavía el plan de viabilidad de la MSP- han ocurrido circunstancias -son palabras suyas- ajenas a la voluntad del Gobierno, que han impedido la aplicación del mismo. Yo creo que el Gobierno no ha sido ajeno a nada, absolutamente a nada, de lo que está ocurriendo y ha ocurrido en la MSP. El Gobierno, en la cuota parte de responsabilidad que le corresponde, tiene mucho que ver con la crisis de la MSP, como tiene mucho que ver con la crisis minera.

Le voy a decir una cosa: ¿El Gobierno no sabía a ciencia cierta que la quiebra, el 19 de mayo de 1993, era inevitable? ¿No sabía, a ciencia cierta, que era absolutamente imposible de evadir la situación de quiebra? Y si lo sabía el 19 de mayo -lo estoy preguntando-, ¿por qué articuló una serie de promesas de cumplimiento imposible? Esa es la gran pregunta.

Está claro que según usted no lo sabía, porque nos ha dicho que han estado haciendo lo imposible -repito sus palabras- por conseguir una salida técnica, financiera y jurídicamente sólida. Que no lo han conseguido, es un hecho. Por tanto, su esfuerzo -muy loable, por otra parte-, el esfuerzo del Ministerio de Industria, por parte del Gobierno se puede calificar de fracaso. Y el fracaso ha acumulado pérdidas por valor de 2.500 millones de pesetas en un solo semestre.

Termina usted -y termino ya, señor Presidente- di-

ciendo algo que, efectivamente, puede *constituir la esperanza* de una solución. Con el convenio de acreedores se producirá el levantamiento de la quiebra y a continuación cumpliremos el plan -lo ha dicho y tomo nota, tomamos nota todos los leoneses- con las adaptaciones necesarias, sin que se ponga en cuestión ninguno de los compromisos contraídos. De ahí deduzco que esas adaptaciones serán para añadir un plus a los compromisos contraídos, no para rebajar cantidad alguna. Pero ha seguido sin contestar a lo que le ha preguntado mi compañero y que yo le reitero de nuevo: ¿El convenio de acreedores, que produzca el levantamiento de la quiebra, producirá automáticamente el cumplimiento del plan? ¿La articulación de las medidas financieras mínimas, que tienen ya que hacerse a través de un crédito extraordinario, le enviarán ustedes a esta Cámara dentro del primer trimestre de este año? Porque teniendo en cuenta los 40 días necesarios para tramitar el convenio de acreedores y levantar la quiebra, más o menos, nos plantamos en febrero, como decía mi compañero.

Si efectivamente se superan todas las trabas que impedirían el cumplimiento del plan, repetimos nuestra pregunta: ¿El cumplimiento será automático y el crédito extraordinario se enviará a esta Cámara en el primer trimestre de 1994?

Nada más, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Tiene la palabra el señor Secretario General, en su turno de réplica.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Atienza Serna): A mí me sorprenden algunas de sus afirmaciones, porque parece que están reflejando implícitamente que la MSP es una empresa nacionalizada. La MSP es una empresa privada, que ha estado gestionada privadamente hasta el momento en que ha intervenido el juez. Por tanto, ha arrastrado las consecuencias de una gestión creo que técnicamente deficiente. El trámite judicial determinará si hay otras calificaciones a esa gestión. Por tanto, difícilmente los resultados de la MSP son de la responsabilidad del Gobierno, sino que son de la responsabilidad de sus administradores, de los administradores de esa sociedad.

Por consiguiente, difícilmente el Gobierno tiene nada que ver con la crisis de la MSP, sino al contrario, con la búsqueda de soluciones a la situación de una empresa, a la que la han conducido sus gestores. Esa es la verdadera situación de la MSP; no hagan ustedes demagogia. La MSP es responsabilidad de sus administradores y la situación en que se encuentra es consecuencia de una mala administración, durante muchos años.

La situación de la empresa y la imposibilidad de poner en marcha el plan de viabilidad de la MSP, de acuerdo con lo que estaba en su momento diseñado, es consecuencia, fundamentalmente, de que esos propietarios de la empresa no fueron capaces de cumplir con su compromiso de ampliación de capital de 2.000 millones de pesetas. Ese es el elemento fundamental y, por tanto, no hable

usted de si el Gobierno, cuando elaboró su plan de viabilidad, consideraba ya que la quiebra era inevitable. El Gobierno consideraba que la quiebra era evitable y que era posible una salida sin quiebra, mediante un convenio de acreedores, a partir de la suspensión de pagos, con una ampliación de capital, como compromiso por parte de los accionistas, de 2.000 millones de pesetas. Así estaba diseñado el plan y ese plan era viable, de acuerdo con ese diseño. Por tanto, no es responsabilidad del Gobierno que los accionistas no hayan sido capaces de aportar esa ampliación de capital, por lo que tampoco es responsabilidad del Gobierno el que se haya instado a la quiebra y haya sido declarada por el juez.

Por otro lado, también me sorprende, porque hasta ahora, de los compromisos que estaban previstos, y teniendo en cuenta que no se cumplen las contrapartidas que en su momento estableció el Gobierno como requisito básico para poner en marcha sus compromisos, el único que ha empezado a aplicar el plan de viabilidad es el Gobierno, que ha puesto en marcha un expediente de prejubilación de 162 trabajadores. Hay un compromiso de la Junta de Castilla y León de aportar 4.500 millones de pesetas. Seguramente, es muy bueno para la empresa y, sin embargo, no conozco yo que se haya desembolsado ni una peseta. **(Rumores.)** No conozco yo que esté en los Presupuestos tampoco. Sí que sé que están en los Presupuestos Generales del Estado los 2.480 millones de pesetas; no conozco que esté en los presupuestos de la Junta de Castilla y León su aportación comprometida para la MSP; y mala es la situación de la MSP y, necesitada como está de ayuda, perfectamente se podía haber desembolsado. El Gobierno, sin esperar a que el plan de viabilidad esté definitivamente aprobado, ya ha puesto en marcha un plan de prejubilaciones, que tiene un coste de 1.880 millones de pesetas.

Creo, por tanto, que difícilmente le pueden atribuir este mochuelo al Gobierno; difícilmente se le puede atribuir responsabilidad alguna. Al contrario, yo creo que ha sido el agente más activo para intentar encontrar una solución a una empresa privada en quiebra. Esta es la situación de partida; como es la situación de partida de la cuenca de Fabero-Sil, ya que ustedes lo comentan también. Son tres empresas en crisis a las que el Gobierno ha intentado dar una salida para el máximo de sus trabajadores. Por tanto, puso sobre la mesa una solución que permitía el reemplazo del 75 por ciento de la plantilla de esas empresas en crisis que les permitía consolidar el puesto de trabajo. También solicitó a la junta que se comprometiera para realizar un esfuerzo en ese proceso de consolidación de esa actividad en la cuenca minera. La Junta, efectivamente, se ha comprometido a realizar una serie de aportaciones que permiten generalizar el objetivo de mantenimiento del empleo. Al mismo tiempo, el Gobierno realiza una apuesta a más largo plazo para la cuenca, como es poner en marcha la construcción de una planta de desulfuración.

Por consiguiente, ni el Gobierno ha estado pasivo ni ha dejado, como podría haber sido el caso de acuerdo con las leyes del mercado, que varias empresas en quiebra se

hundían, sino que, al contrario, se ha comprometido activamente para intentar buscar la solución que garantice el mantenimiento del máximo número de puestos de trabajo, comprometiendo importantes ayudas financieras, que yo reitero.

Por tanto, si se produce un convenio de acreedores, que consideramos que da una situación financiera suficientemente viable para la sociedad, y estamos trabajando para que así sea, y dispuestos a que en lo que se refiere a la posición de la Administración como acreedora así sea; si se produce ese convenio de acreedores y las contrapartidas correspondientes por parte de los accionistas respecto de la garantía del desembolso de 2.000 millones de pesetas de ampliación de capital, por supuesto que eso será suficiente para que se pueda poner en marcha el plan de viabilidad.

El crédito extraordinario que sea necesario para complementar lo previsto en los Presupuestos se enviará al Parlamento en el plazo más breve posible.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Gracias, señor Atienza, Secretario General de la Energía y Recursos Minerales. En nombre de la Comisión le agradezco su comparecencia.

- SOBRE PROYECTOS DE LA COMPAÑÍA IBERIA EN RELACION CON LA FLOTA DE «AIR BUS» QUE SE ENCUENTRA APARCADA EN LAS INSTALACIONES O EN EL HANGAR DE «LA MUÑOZA», EN BARAJAS. FORMULADA POR EL SEÑOR SORIANO BENITEZ DE LUGO, DEL GRUPO POPULAR. (Número de expediente 181/000079.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): El señor Secretario de Estado de Industria, don Ignacio Moltó, tenga la amabilidad de acceder al estrado.

Señorías, continuamos con las preguntas que nos restan del orden del día.

Voy a dar la palabra al señor Soriano Benítez de Lugo, pensando que, probablemente, al ser dos preguntas ligadas temáticamente, como las anteriores, a lo mejor puede hacer un planteamiento conjunto que permitiese que luego fuesen contestadas por el señor Secretario de Estado de igual manera. Si no fuese así, lo hace en dos turnos independientes.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Señor Presidente, aunque se trata de dos cuestiones referidas a la Compañía Iberia, son totalmente diferentes.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Tráelo como S. S. considere más oportuno.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Muchas gracias, señor Presidente.

Cuando estaba a punto de finalizar la anterior legislación, formulé una pregunta al Gobierno en relación con

la falta de operatividad de los aviones Air Bus-300, que dejaron de operar, en concreto, con Canarias, a principios del año pasado siendo sustituidos por Boeing-727.

Como quiera que, debido a la menor capacidad de los Boeing, en relación con los Air Bus, se incrementó el número de vuelos, yo preguntaba entonces en cuánto cifraba la compañía Iberia el ahorro que se ha originado, con indicación del coste de mantenimiento de uno y otro avión.

Faltando ya muy pocos días para disolverse las Cortes, en concreto, el día 2 de abril, se me contesta que la sustitución de los Air Bus-300 por los Boeing-727 se debía a criterios de racionalidad económica. Se me dice que la flota de los Air Bus está compuesta por ocho unidades; que el punto de equilibrio del Air Bus-300 exige una ocupación media de 185 plazas, mientras que en los Boeing-727 es de 102 y que, en consecuencia, en función de esa ocupación, era más rentable utilizar el Boeing-727 que el Air Bus-300.

La realidad es que el Air Bus es un avión moderno, un avión en el que participa la industria española a través de CASA, mientras que el Boeing-727 es un avión que yo calculo que debe tener ya 25 años de antigüedad y es en estos momentos el que está haciendo los vuelos a Canarias.

Pero la sorpresa está en que, a lo largo de todo el presente año, hemos visto cómo en el hangar de «La Muñoza», que tiene la compañía Iberia en Barajas, han estado los ocho aviones Air Bus-300 aparcados y, sorprendentemente, hoy —acabo de llegar en estos momentos de Tenerife— ya se han reducido a cinco. Supongo que nos dirá dónde han ido a parar los otros tres; supongo que no los habrán robado. Estaban allí aparcados durante todo este año los ocho Air Bus hasta el vuelo anterior, que fue la semana antepasada. Hay esta vez también tres aviones de capacidad inferior; pero allí estaban aparcados los 5 Air Bus.

Mi pregunta es: ¿Cómo puede la compañía Iberia permitirse el lujo de tener unos aviones, que cuestan un disparate de miles de millones de pesetas, durante un año entero aparcados? ¿Qué pretende la compañía Iberia hacer con esos aviones? ¿No sería más racional su utilización antes que tenerlos aparcados? ¿Qué nos están costando unos aviones comprados hace relativamente poco tiempo, modernos, de amplia capacidad, cómodos para la utilización como vuelos a Canarias, que han sido sustituidos por el viejo Boeing-727, que debe tener 25 años de antigüedad?

Me gustaría que se me pudiera dar contestación a todas estas preguntas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): El señor Secretario de Estado de Industria tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Para todas las preguntas no vengo demasiado preparado. La pregunta que se me ha formulado era de otro tipo. (El señor Soriano Benítez de Lugo pronuncia palabras que no se perciben.) ¡Calma, calma,

señoría. Yo no sé si se han robado los tres aviones que faltan. Creo que no.

Mi información al respecto era que había —lo digo porque la pregunta sobre si se habían robado se ha formulado también. No sé; espero que no— ocho aviones, los ocho Air Bus-300, de una antigüedad media de 13 ó 14 años, efectivamente, aparcados en este hangar desde hace bastante tiempo, y que ello obedecía a una política estratégica de gastos de la compañía, en cuya decisión es difícil intervenir desde el punto de vista del Gobierno, ya que es una decisión de gestión. Respecto a la valoración que sobre la rentabilidad de un tipo de avión u otro se efectúe por parte de la compañía, es un asunto que no se me había planteado en la pregunta. En este momento no conozco la pregunta que formuló S. S. en la anterior legislación, porque no estaba entonces en el Ministerio de Industria y Energía.

El hecho es que la detención de este conjunto de aparatos obedece a una decisión que la compañía formula como de carácter económico y estratégico en orden a una reducción de costos. Es verdad que España forma parte del complejo de formación de construcción del Air Bus-320A del futuro y que la operación de renovación de la flota de Iberia tiene que ver con la adquisición de otro tipo de aviones, cuya adquisición también se ha detenido en este momento y que está en función de la fluida situación que el transporte aéreo tiene en este momento en el conjunto del mundo, y de unas decisiones estratégicas que necesita tomar la compañía Iberia a lo largo del tiempo en un momento en que todo el transporte aéreo está sujeto a unas oscilaciones que S. S. conoce tan bien como nosotros. Esta es la respuesta que le puedo dar a ese planteamiento. No sé si me ha preguntado alguna otra cosa que no recuerdo, pero si se me ha olvidado, se lo digo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Tiene la palabra el señor Soriano.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Me va a permitir que muestre mi asombro. Mi pregunta dice: Cuáles son los proyectos de la compañía Iberia en relación con la flota de Air Bus, que desde hace ya muchos meses se encuentran aparcados en el hangar de «La Muñoza», en Barajas, y me dice que no conoce, que no sabe ni cuántos aviones hay en estos momentos. Dice que están aparcados desde hace tiempo. No me contesta ni desde cuándo están aparcados, ni lo que se pretende hacer con esos aviones.

Se dice que la compañía Iberia está pendiente de una decisión de gestión. ¿Pero qué decisión es esa de gestión? Una compañía que está perdiendo miles de millones, los ciudadanos tenemos derecho a saber qué se pretende hacer con esos ocho Air Bus. La forma en que me ha contestado es temeraria. Créame que no se puede venir al Congreso de los Diputados a tomarle el pelo a los Diputados. No digo nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Señor

Soriano, me imagino que ha sido la vehemencia la que le hace extremar las expresiones, y supongo que el señor Secretario de Estado en este momento dará la adecuada contestación a su intervención.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Intentaré que sea una respuesta moderada. No creí yo que le podía faltar al respeto a S. S. No es mi intención. Si así ha sido, retiro cualquier manifestación que le haya podido molestar.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: ¡Es que no me ha dicho nada!

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): No está S. S. en el uso de la palabra en este momento, señor Soriano.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Lo que me ha sorprendido, y a lo que no le podía contestar, es la pregunta de que esta mañana faltaban tres aviones. Es un dato que no tengo. Es lo que le he querido decir.

Respecto de qué va a ocurrir con los ochos aviones, en este caso los 320, lo que le he querido manifestar, probablemente de forma inadecuada y con falta de contenido, es que la compañía Iberia todavía no tiene una decisión definitiva sobre qué va a hacer con esos ocho aviones. Lamento mucho que piense que he venido a tomarle el pelo. No es mi intención.

- **SOBRE LAS CONSECUENCIAS PARA LA COMPAÑIA IBERIA DE LA PERDIDA DEL MONOPOLIO DEL «HANDLING» EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES. FORMULADA POR EL SEÑOR SORIANO BENITEZ DE LUGO. (Número de expediente 181/000080.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Pasamos a la pregunta número 10, también planteada por el señor Soriano, que tiene la palabra.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Esperemos que con esta pregunta tengamos mejor suerte.

El monopolio que AENA ha venido admitiendo en los aeropuertos españoles por parte de Iberia en el servicio de asistencia en tierra a pasajeros y aeronaves, más conocido por el término anglosajón de «handling», ha producido recientemente enfrentamiento entre las siete grandes compañías aéreas europeas y las autoridades españolas. El verano pasado la KLM, la empresa de aviación holandesa, denunció ante la Comisión Europea el trato de privilegio que por parte del Estado recibe el grupo Iberia. A las quejas se unieron posteriormente las grandes empresas europeas Air France, British Airways, Lufthansa, Sabena, SAS y Alitalia.

Es sabido que en noviembre de 1992, tampoco hace tanto tiempo, Iberia ganó en concurso público la conce-

sión del «handling» en los aeropuertos españoles y que aplica un sustancial descuento a las líneas del grupo Iberia (Aviaco, Viva Air, Binter e Iberia) y cobra la tarifa entera a las demás compañías.

Las compañías denunciadas aseguran que en los aeropuertos españoles con monopolio, el servicio de «handling» en manos de Iberia es entre un 30 y un 50 por ciento más caro y de deficiente calidad. AENA e Iberia no se han puesto de acuerdo, pues, mientras la primera niega que las tarifas que se cobran sean más caras e incluso dice que en algunos casos son más baratas, Iberia contestó a estas acusaciones ante la Comunidad Europea que las tarifas que cobra son las dispuestas por la Administración. Iberia se ha defendido ante la Comisión Europea, responsabilizando a las autoridades aeroportuarias españolas, «ya que los descuentos aplicados responden al cumplimiento de una política de las autoridades españolas, de la que Iberia no es responsable». Iberia culpa, por otra parte, al convenio colectivo de la empresa de no permitir «la flexibilidad laboral que se aplica en otros países». Quisiera saber qué opinión tiene el Gobierno en relación con este tema.

La Comisión Europea prepara una directiva que regule el «handling» en los aeropuertos europeos y evite situaciones de monopolio. Tampoco conozco cuál es la situación de esta directiva ni cuál es la opinión del Gobierno español en relación con esta directiva.

Pregunto también: ¿Se va a vender a terceros el auto-«handling» que actualmente tiene Iberia? El Presidente de la Compañía ha dicho que Iberia va a mantener 3.000 de los 8.500 trabajadores actuales. Me gustaría saber si esto va a ser así, y qué va a ocurrir con el resto de los trabajadores.

Según los datos de que disponemos, la facturación de Iberia por «handling» en 1992 ascendió a 47.496 millones, con un beneficio de 5.000 millones de pesetas. Se estima que en 1997 el «handling» en España facturará del orden de 120.000 millones de pesetas. Como se ve es un negocio rentable.

AENA ha aprobado recientemente, con posterioridad a formular yo la pregunta (puesto que la pregunta la formulé a finales de septiembre y se aceptó por la Mesa el 5 de octubre), el pliego de condiciones para la celebración de un concurso por el que se elegirá el segundo operador para el aeropuerto de Las Palmas de Gran Canaria. La principal condición es que absorba a la parte de la plantilla que queda excedente. ¿Cuándo se va a anunciar para los demás aeropuertos un concurso posterior que abra también la posibilidad de estos segundos operadores para el «handling»? Están anunciados. En principio, parece que en los otros aeropuertos de Canarias va a suceder igual, pero me gustaría tener una contestación, puesto que por el momento sólo tengo noticias del que ya se ha publicado con referencia al aeropuerto de Las Palmas de Gran Canaria.

Parece que el segundo operador de Gran Canaria se hará cargo del 30 por ciento de los cerca de 700 trabajadores con que cuenta el «handling» de Iberia en el aeropuerto de Gran Canaria, cifra realmente asombrosa, te-

niendo en cuenta que hoy estos servicios están mecanizados y sólo para el aeropuerto de Gran Canaria se cuenta con 700 personas en el servicio de «handling». El servicio deberá funcionar en abril de 1994, y al inicio de la actividad, según se establece en el concurso, el diez por ciento de estos trabajadores será asumido por la empresa adjudicataria y en un plazo de tres años hasta completar este 30 por ciento.

Es obvio que los trabajadores de la compañía Iberia, que están en estos momentos pendientes de esta situación, deben conocer si esto va a repercutir en sus puestos de trabajo. Sabemos que Iberia en estos momentos está reduciendo precios del «handling» ante la competencia que se le avecina. Parece que se han interesado muchas empresas (se habla de más de 20), algunas multinacionales, en este pliego de condiciones para este concurso en el aeropuerto de Las Palmas de Gran Canaria. El plazo termina el próximo día 20, de manera que en realidad está sin resolver todavía. Pero lo que sí es cierto es que toda esta situación ha generado en el personal de Iberia una cierta intranquilidad con las demás compañías comunitarias, y me gustaría que el señor Secretario General nos diera respuesta a estas incógnitas que preocupan a gran parte de los trabajadores de la compañía Iberia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Tiene la palabra el señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Voy a intentar contestar. No quisiera que se enfade S. S. con la información que tengo. Algunas de las preguntas tienen más que ver con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes...

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: He preguntado al Gobierno.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Si mi información es correcta, creo que ha preguntado cuál era el calendario de la liberalización y de someter a concurso el segundo operador particularmente en el Archipiélago.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Si quiere, le repito la pregunta.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Si S. S. considera que no ha sido suficientemente entendida, le ruego que lo haga, pero no sé si tiene esa duda.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: La duda no está por mi parte, sino por parte del señor Secretario de Estado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Exprésela con mayor precisión, aunque sea reiterarla.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: La precisión está en el «Diario de Sesiones» de la Cámara y mi

pregunta dice: ¿Qué consecuencias tiene para la compañía Iberia la pérdida del monopolio del «handling» en los aeropuertos españoles?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Tiene la palabra el señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): A esa pregunta le puedo contestar que le va a exigir a Iberia competir en términos distintos al monopolio que tenía anteriormente. Mi intención es contestarle y buscar el punto en que le pueda satisfacer. Mi información es que el concurso del segundo operador está convocado para el 1 de abril. Las condiciones no consisten en que tengan que hacerse cargo del 30 por ciento, sino que en una primera concesión el segundo operador viene obligado a subrogarse en el 10 por ciento del personal de «handling» que estuviese actuando en el aeropuerto, que conforme vaya adquiriendo cuota de mercado podrá llegar hasta el 30 por ciento. Esta es mi información.

Según los datos de que dispongo, la siguiente convocatoria del segundo operador sería en el aeropuerto de Tenerife, norte y sur, para el 1 de noviembre de 1994, y Fuerteventura el 1 de abril de 1995. En Lanzarote, el 1 de abril de 1996, y los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Ibiza, Mahón, Sevilla, Valencia y Bilbao, después del verano de 1996, previéndose finalizar en abril de 1997. En Madrid-Barajas y Barcelona se autorizará la entrada de un segundo operador en los términos de carga, inmediatamente finalizada la estructura necesaria.

Es verdad, o por lo menos es coincidente con mi información, que forma parte de los planes de Iberia la concesión de las cuotas de mercado de «handling» a otros operadores, pero el futuro de esa operación no se lo puedo anticipar, porque es una operación entre un operador, que previsiblemente será privado, y una empresa pública. Si se llega a un acuerdo, éste será el que determine las condiciones en que se efectúen las subrogaciones. La intención de Iberia al ofrecer esa posibilidad de vender la parte del «handling» es que el operador que se quede con el «auto-handling» que, como saben, va por otro lado, mantendría las condiciones salariales que tienen actualmente los trabajadores de Iberia en el «handling» de Iberia y con la subrogación del cien por ciento de los trabajadores ocupados en el momento de la concesión. Estos son los términos de la negociación que querría entablar Iberia. El resultado de una negociación, como sabe S. S., nunca es cierto, es imprevisible y confiamos en que este resultado tenga éxito y que el mercado se ajuste a los marcos de liberalización que están previstos, porque es un proceso de liberalización que se ha emprendido antes de que haya entrado en vigor la directiva, que suponemos que se concluirá en corto plazo.

Estoy dispuesto a añadirle lo que usted me solicite.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Señor Soriano, tiene la palabra para turno de réplica.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Realmente, bien poco nos ha dicho para tranquilizar a los 700 trabajadores del aeropuerto de Las Palmas de Gran Canaria. En estos momentos, si la compañía adjudicataria del segundo operador de «handling» en este aeropuerto sólo va a poder asumir el 10 por ciento de estos trabajadores, las cuentas no me salen y habrá trabajadores que se queden sin puesto de trabajo.

Tampoco me ha contestado, y me parece que es un tema importante, a la pregunta sobre las disparidades que ha habido entre Aena e Iberia ante el conflicto que se ha suscitado ante la Comunidad Europea, que me parece que es grave. Como puse antes de manifiesto, hay una discrepancia entre Aena e Iberia, porque mientras la primera niega que las tarifas que se cobran sean más caras, incluso dice que en algunos casos son más baratas, Iberia, por el contrario, echa toda la culpa a la Administración y dice en su comunicación a las autoridades europeas que los descuentos aplicados responden al cumplimiento de una política de las autoridades españolas, de la que Iberia no es responsable.

En consecuencia, existe un problema de tarifas que está ocasionando graves problemas, que va a llevar consigo, como consecuencia de esta liberalización, que cesen en sus puestos de trabajo numerosos trabajadores. Esto ha empezado por Las Palmas de Gran Canaria, va a continuar por los demás aeropuertos y, sin duda alguna, veo que va a ser evidente que va a haber trabajadores que se queden sin trabajo como consecuencia de esta liberalización del «handling».

Me hubiera gustado tranquilizar al personal que en estos momentos está afectado por la posibilidad de perder su puesto de trabajo, pero veo que eso no se va a poder garantizar puesto que, concretamente en el aeropuerto de Las Palmas, si sólo se va a poder absorber el 10 por ciento, excuso decirle lo que va a ocurrir con esos 700 puestos de trabajo, porque, no nos engañemos, la empresa privada que se haga cargo de este «handling» como segundo operador en el aeropuerto de Las Palmas de Gran Canaria no va a necesitar 700 trabajadores, porque hoy en día estos servicios están mecanizados y es una cantidad desorbitada para que cualquier empresa que intervenga en esta operación con ánimo de rentabilidad pueda hacerse cargo de ese personal.

En consecuencia, sigo insistiendo en las dos cuestiones fundamentales: una, la discrepancia entre Aena e Iberia ante las Comunidades Europeas y, dos, la tranquilidad respecto a los trabajadores, que ven peligrar su puesto de trabajo. No veo que la contestación del señor Secretario de Estado pueda dar respuesta a estas dos preguntas que consideraba fundamentales.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Tiene la palabra el señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): En cuanto a las tarifas, le mandaré información por escrito a S. S., porque creo que esta pregunta no estaba formulada.

En cuanto a tranquilizar a los trabajadores, por un lado, la seguridad absoluta en el empleo de los trabajadores no existe en España; por otro lado, sería interesante que se dijese las cosas como las he dicho. No he dicho que solamente vayan a absorber el 10 por ciento. Lo que he dicho es que el segundo operador -y, por tanto, hay un primer operador- tendrá obligación de subrogarse en el 10 por ciento, y aumentará según vaya incrementando el mercado, pero eso no quiere decir que desaparezca el primer operador. Por tanto, la existencia de un segundo operador no puede determinar la estabilidad en el empleo de los 700 trabajadores del aeropuerto de Las Palmas, a los que usted se ha referido. Esto es lo que le puedo contestar.

- **SOBRE CONSECUENCIAS DE LA REESTRUCTURACION DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS FABRICANTES DE AUTOMOVILES Y VEHICULOS INDUSTRIALES. FORMULADA POR EL SEÑOR ALBISTUR MARIN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 181/000151.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Pasamos, señorías, a la última de las preguntas que figuran en el orden del día, la número 11, formulada por el señor Albistur, que tiene la palabra para hacer el planteamiento que considere oportuno.

El señor **ALBISTUR MARIN**: Señor Secretario de Estado, a efectos de evitar estos inconvenientes, quiero aclarar un poco el contexto de la pregunta y el texto de la formulación, porque no creo que el texto que figura en el orden del día corresponda con la redacción original.

Cuando se está preguntando por las consecuencias de la reestructuración de las principales empresas fabricantes de automóviles y vehículos industriales, me refiero a ese amplio sector auxiliar del automóvil, desde subsectores como el plástico, la forja y fundición, la máquina y herramienta, es decir, hay una gran dispersión. En algunos sitios de España afectan prácticamente al 12 por ciento del producto interior bruto y en provincias como la mía afectan a más del 17 por ciento del empleo y a más del 20 por ciento del producto interior bruto industrial. En estos momentos, además de ser auxiliares del automóvil, son auxiliares también en algunos casos del sector de electrodomésticos, pero están sobreviviendo gracias a un esfuerzo exportador que han venido realizando durante mucho tiempo, porque el mercado interior, como consecuencia de la grave crisis del automóvil, está como está.

Quisiera conocer los datos que tiene el Ministerio y tratar de ver si existe alguna preocupación, así como cuál es el futuro que se puede abordar desde el propio Ministerio, desde la Administración española.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Tiene la palabra el señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Había trabajado en la línea de dar alguna explicación en torno a a qué decisiones políticas podíamos estar tomando en lo que se cataloga como sector de componentes del automóvil o como sector auxiliar, pero usted lo plantea más ampliamente.

He de decirle que soy extraordinariamente optimista respecto del futuro industrial de los sectores que usted anuncia, aunque, naturalmente, estoy obligado a serlo.

Además de eso, los indicadores industriales recientes que vamos teniendo sobre movimiento al alza empiezan a ser significativos y consistentes a lo largo de todo el ejercicio de 1993, con la paradoja de que, sin embargo, están generando un decrecimiento del empleo porque el ajuste se está haciendo con cargo al mantenimiento de los altos niveles salariales.

Dicho esto, y haciendo una formulación de positivismo, de aspectos optimistas para la salida de la situación, desde el punto de vista de la industria de componentes del automóvil, que es naturalmente la que paga los efectos de la caída en la producción y en la comercialización de la automoción tanto de los automóviles como de vehículos industriales, es un sector que tratamos de cuidar bastante porque en realidad somos el cuarto productor industrial de componentes de Europa y el nivel de facturación está en torno al billón y medio anual. Creemos que el impulso y el trabajo a desarrollar para fomentar el mantenimiento de la actividad y la *vehiculización* de este sector debe hacerse en el marco del respeto a la legalidad europea y a los proyectos horizontales del Ministerio de Industria y desde esa óptica hay varias iniciativas tomadas.

En cuanto a la priorización de las ayudas, estamos confeccionando un plan de apoyo al sector de componentes, pero previamente a su formalización y puesta en marcha, como usted sabe, por iniciativa del Ministro de Industria español hemos presentado a la Comisión Europea que se adopte un plan europeo de apoyo al sector de la automoción y específicamente, por lo que afecta en España, al sector de componentes.

Como supongo que usted sabe, esto figuró en el orden del día del último Consejo de Ministros de la Comunidad, pero no llegó a tratarse porque se cerró el debate cuando estábamos discutiendo precisamente la reforma de la siderurgia europea y, en lo que tiene que ver con nosotros, la reforma de la siderurgia integral y Sidenor, como usted sabe perfectamente por su origen.

Por tanto, estamos pendientes del desarrollo que pueda tomar esta iniciativa en la Comisión, que la recibí favorablemente, de establecer una mayor flexibilidad, una menor rigidez, en la aplicación sectorial de los planes horizontales del Ministerio de Industria y Energía.

Tenemos previsto en el plan de actuación tecnológica e industrial un fuerte apoyo en I+D a las inversiones del sector, con una línea de subvenciones de hasta cinco puntos al tipo de interés, con una línea de crédito establecida en el PATI-II de más de 400 millones de pesetas, así como también la apertura de una línea de crédito de CEDETI por importe de 1.500 millones de pesetas y la

posible apertura de líneas de crédito con el ICO. Eso en cuanto a apoyo directo al sector.

Luego tenemos los planes de apoyo a empresas, que nos parece que es otro factor importante de relanzamiento del sector, que es la internacionalización de nuestras empresas, que tiene un fuerte avance, aunque también hay una fuerte penetración de empresas extranjeras en el sector. Evidentemente, el mantenimiento de nuestra capacidad exportadora, sobre todo de conjuntos y subconjuntos hacia Europa y hacia el resto de los países, es importante y debe ser un factor fundamental para el sector, que yo creo que tiene las dificultades inherentes en este momento a todos los sectores que son subsidiarios de sectores en crisis, pero como yo personalmente soy muy optimista respecto del futuro del sector de automoción en España, creo que también tiene que serlo necesariamente el sector de componentes.

El efecto que esto genere sobre fabricantes o sectores productivos que son mixtos, que trabajan en determinados contratos para el sector de automoción y para otros sectores industriales que han citado ustedes, como puede ser el del plástico o incluso la línea blanca, estará muy ligado a este movimiento, pero sobre todo también al resto de las líneas de negocio que tenga cada una de las empresas.

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

El señor **ALBISTUR MARIN**: Muchas gracias por la respuesta, porque entiendo que el tema es muy complejo y lo que quería era saber precisamente dos cuestiones, una de las cuales ha quedado todavía en puertas -la Comunidad Económica Europea- y otra es la relacionada con la existencia de un plan de apoyo.

Digo esto porque dentro de la preparación no de esta pregunta, sino en realidad de las preocupaciones en torno a todo este sector, a mí se me ha comunicado que el Ministerio ha realizado una serie de estudios que he solicitado y a los que no he podido acceder porque se me ha dicho que de alguna forma todavía son secretos, por llamarlos de una forma más gráfica. Entiendo que eso es pura burocracia por la forma como se me ha contestado. Sin embargo, si realmente existieran, sí me gustaría que esta Comisión pudiera disponer de ellos, porque me parece que es un tema que podría ser interesante y que no afecta sólo a la pregunta que yo hago, sino que ha sido formulada también, por ejemplo, por el Grupo Catalán con motivo de las preguntas y la interpelación formuladas al señor Ministro en relación a la crisis de SEAT en el propio Pleno. Por eso, si existe, de verdad, sí me gustaría conocerlo y le haría la primera pregunta en esa misma línea.

En segundo lugar, para terminar de aclarar el tema, la pregunta sería: ¿Cuáles son las expectativas que pueden esperarse o adivinarse una vez que se ha tratado dentro del seno del Consejo de Ministros de la Comunidad Económica Europea ese mismo tema?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): El señor Secretario de Estado tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): No tengo constancia de que se nos haya solicitado algún estudio, pero tengo la impresión de que se está refiriendo precisamente al plan de apoyo.

Lo que ocurre es que este plan de apoyo es un esbozo y está sin aprobar todavía. Por tanto, ¿cuándo existen los estudios? Cuando están aprobados. En los ministerios hay muchos estudios, como en cualquier organización administrativa, y yo estoy dispuesto a facilitarle cualesquiera de ellos, una vez confeccionados y aprobados oficialmente por el Ministerio, pero me los tiene que identificar.

El plan de apoyo está todavía sin aprobar definitivamente, pero tiene mucho que ver con el europeo, porque será distinto según la flexibilidad con que nos permita actuar sectorialmente el Consejo Europeo, si finalmente aprueban el proyecto, que el que podemos tener en este momento.

Las líneas generales y concretas son las que yo le voy señalando sobre su apertura y están ya formalizadas desde el otro plan, que es el PATI, que es el que obra en poder de la Cámara, y si no se lo hago llegar a S. S., y en los presupuestos del CEDETI también.

Cuando ese plan esté terminado y aprobado y lo veamos enganchado con el conjunto, naturalmente se lo haremos llegar a su señoría.

Las decisiones que va a tomar el Consejo Europeo ya me gustaría poder saberlas. La verdad es que la discusión en el Consejo todavía es incipiente, es una iniciativa que

hemos propuesto a la Comisión. Yo diría que en este momento la Comisión es favorable al desarrollo de este tipo de iniciativas porque las presiones son grandes por parte del resto de los países, pero nosotros tenemos la peculiaridad respecto del resto de los países europeos fabricantes de automóviles de que para nosotros el sector de componentes es tan importante como el sector de fabricación. Por eso le hemos querido dar el sesgo de apoyo al sector por el que se ha interesado más su señoría.

Aunque el tema se llevó al índice del Consejo, yo creo que fue para plantear si se desarrollaba la iniciativa, pero creo que aún tardará algo. Si tuviéramos para la primavera una flexibilización por parte de la Comisión, en la sectorialización de las ayudas horizontales, que es uno de los elementos políticos que quisiéramos desarrollar en esta legislatura por parte de la política de fomento industrial, nos daríamos por satisfechos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Muchas gracias, señor Secretario de Estado de Industria.

En nombre de la Comisión le agradezco su comparecencia. Quisiera asegurarle que, con toda probabilidad, las sucesivas comparecencias que previsiblemente tenga usted con nosotros le acostumbrarán a la viveza y espontaneidad de las intervenciones de algunos de los miembros de la Cámara, que tienen sólo el significado de que cada uno de nosotros nos expresamos en la forma que nos caracteriza.

Señorías, se levanta la sesión.

Era la una de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961