



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 1994

V Legislatura

Núm. 356

## INDUSTRIA, ENERGIA Y TURISMO

PRESIDENTE: DON JOAQUIM MOLINS I AMAT

Sesión núm. 27

celebrada el miércoles, 16 de noviembre de 1994

	<u>Página</u>
<b>ORDEN DEL DIA:</b>	
<b>Preguntas:</b>	
— Del señor Romero Ruiz (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre actitud del Gobierno en relación con el plan de viabilidad de Fujitsu en su centro de Málaga. (BOCG, serie D, número 67, de 4-3-94. Número de expediente 181/000577) .....	11074
— Del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), opinión del Gobierno sobre la participación de la Generalidad Valenciana en el Consejo de Administración de la Empresa Siderúrgica del Mediterráneo, S. A. (SIDMED), del Puerto de Sagunto. (BOCG, serie D, número 117, de 27-6-94. Número de expediente 181/000855) .....	11077
— Del señor Fernández de Mesa Díaz del Río (Grupo Parlamentario Popular), sobre futuro de la empresa Astilleros del Noroeste, S. A. (ASTANO). (BOCG, serie D, número 133, de 16-9-94. Número de expediente 181/000915) .....	11081
— Del mismo señor Diputado, sobre razones de la reducción de plantilla que pretende la empresa Industrias Mecánicas del Noroeste, S. A. (IMENOSA) en El Ferrol (La Coruña), así como de su recolocación en la empresa Astilleros del Noroeste, S. A. (ASTANO). (BOCG, serie D, número 133, de 16-9-94. Número de expediente 181/000918).....	11081

	<u>Página</u>
— Del mismo señor Diputado, sobre reestructuración prevista de la Empresa Nacional Santa Bárbara. (BOCG, serie D, número 133, de 16-9-94. Número de expediente 181/000916) .....	11081
— Del mismo señor Diputado, sobre instalación de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A. (CAMPSA), en el Puerto de El Ferrol (La Coruña). (BOCG, serie D, número 133, de 16-9-94. Número de expediente 181/000917).....	11084
— Del mismo señor Diputado, sobre medidas para conseguir el relanzamiento del sector naval en España. (BOCG, serie D, número 133, de 16-9-94. Número de expediente 181/000920).....	11085
— Del mismo señor Diputado, sobre apoyo a los astilleros de la Ría de Vigo (Pontevedra) para conseguir su recuperación. (BOCG, serie D, número 133, de 16-9-94. Número de expediente 181/000919) .....	11087

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

**CONTESTACION A LAS SIGUIENTES PREGUNTAS SOBRE:**

— **ACTITUD DEL GOBIERNO EN RELACION CON EL PLAN DE VIABILIDAD DE FUJITSU EN SU CENTRO DE MALAGA. FORMULADA POR EL SEÑOR ROMERO RUIZ, GRUPO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 181/000577.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señores Diputados, vamos a dar inicio a esta sesión número 28 de la Comisión de Industria, Energía y Turismo, para dar respuesta a las ocho preguntas que figuran en el orden del día.

Está nuevamente con nosotros el Secretario de Estado de Industria, señor Moltó, a quien agradezco, también nuevamente, su presencia ante la Comisión.

La primera pregunta, formulada por don Antonio Romero Ruiz, es sobre la actitud del Gobierno en relación en el plan de viabilidad de Fujitsu en su centro de Málaga.

Para formular la pregunta el señor Romero tiene la palabra.

El señor **ROMERO RUIZ**: Gracias, señor Presidente.

Señor Secretario de Estado, distintas causas han llevado a encontrarnos con la situación que actualmente existe en Fujitsu España. Sin embargo, el verdadero problema de una empresa que se encuentra en una crisis como la que atraviesa es cómo salir de ella, cómo fortalecer la empresa, cómo mantener su actividad productiva.

La vía a seguir en estos casos, tal y como ocurre en otras compañías, industrias y empresas, no es otra que la elaboración de un plan de viabilidad. Dicho plan ha de definir claramente la estrategia de la empresa en el futuro, con qué medios va a contar, qué medidas son necesarias para convertirlas en irrenunciables compromisos que todos han de cumplir —los representantes de los trabajadores, la

empresa y la Administración— para llevar a buen puerto un plan de viabilidad.

En octubre de 1991 la dirección de la compañía presentó en Madrid a las federaciones de los sindicatos Comisiones Obreras y UGT un plan de viabilidad a tres años para la empresa. En este plan trienal, diseñado por la multinacional, destacaban dos puntos muy importantes para la fábrica de Málaga, que es el objeto de la pregunta. Primero, una reducción de la plantilla; y, segundo, la introducción de nuevos productos para fabricar allí.

A la presentación de ese plan la plantilla de la fábrica era de 481 trabajadores y 119 en el departamento de I+D. Al día de hoy, el resultado de la reducción de plantilla está situado en 255 trabajadores en la fábrica y 21 en el área de I+D, este último denominado en la actualidad «servicio Málaga».

Sobre la introducción de los nuevos productos, si bien se están fabricando ya algunos, éstos no aportan suficiente carga de trabajo para la plantilla que ha quedado tras la importantísima y dramática reducción que hemos mencionado antes. Existe una caída de la facturación a raíz del año 1990, producida por la caída en la producción y en la exportación de impresoras y por la falta de pedidos por parte de Telefónica, acompañada de una reducción de la plantilla.

Una vez finalizado este primer plan de viabilidad, la dirección de la compañía se compromete a presentar un nuevo plan con una duración prevista de cinco años, prácticamente desde 1994 a 1999, que es el período donde nos encontramos en la actualidad.

Para conseguir los objetivos razonables de viabilidad —y con esto termino, señor Presidente, señor Secretario de Estado—, pensamos desde nuestro grupo parlamentario, y desde cualquier instancia responsable, es necesario que el plan comprenda los siguientes ejes. Un compromiso de Fujitsu Limited con Málaga y con mantener su actividad industrial durante toda la vigencia del plan. Ese es el primer punto de compromiso que hay que exigir.

En segundo lugar, el mantenimiento del nivel de empleo actual. En tercer lugar, un compromiso de transferencia tecnológica y libertad en las compras. En cuarto lugar,

un plan de formación y de reciclaje. En quinto lugar, un compromiso en plazo para la transferencia de productos y un compromiso de mantenimiento de cargas de trabajo anuales que permitan asegurar la viabilidad productiva y el mantenimiento del empleo. Mantener un nivel de inversiones que se cumpla y que no falle de manera permanente después de firmar, porque eso haría fracasar el plan, que nacería muerto. Asimismo, el objetivo de que este plan sea apoyado de manera institucional por la Administración andaluza, en sus competencias, y por la Administración central del Estado, manteniendo esta actividad productiva, este nivel de empleo e incrementando un nivel de compras y de mercado, con algunas subvenciones que deben tener esos parámetros.

Lo preocupante es que Málaga tiene el 34 por ciento de paro—cerca del 35 por ciento—; es una de las zonas de Andalucía más afectadas en cuanto al índice de paro general. Hay problemas muy graves con el débil tejido industrial malagueño, Intelhorce está en una situación muy crítica, otras empresas se han ido desmantelando, reduciendo sus plantillas y vamos camino de un desierto industrial de consecuencias dramáticas en aquella zona.

Hay una reducción general de la plantilla, pero en el departamento de I+D hay que tener en cuenta que se ha producido una bajada de 119 a 58 trabajadores y son 31 los que trabajan actualmente. Después de desmantelar y reducir este capítulo, quedan actualmente sólo 21 trabajadores. Este departamento de Fujitsu era una punta de lanza de la investigación del I+D en Málaga, que está ubicado ahora en el parque tecnológico; pero, como digo, se ha pasado de 119 a 21 trabajadores. Esta es una reducción cualitativa, que si la unimos a la reducción cuantitativa del factor de producción industrial en el seno de la factoría, nos encontramos con que caminamos hacia la desertización industrial.

Por eso sería muy importante que el Gobierno opinara sobre esta situación que atraviesa Fujitsu, respecto a la factoría de Málaga en concreto, y viéramos qué posibilidades hay de mantener su actividad, de incrementarla y, sobre todo, no sólo en el capítulo de I+D, sino en una de las ideas fundamentales para que Málaga tenga tejido industrial diversificado para que haya alguna esperanza en una provincia tan castigada por el paro y el cierre de empresas como Málaga, en una comunidad autónoma como la andaluza.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a esta pregunta, tiene la palabra el señor Secretario de Estado de Industria.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Gracias, señor Romero.

Más que una pregunta —aunque creo que también está implícita la pregunta—, más que saber cuál es la actitud del Gobierno en el futuro, creo que S. S. nos está interrogando sobre qué hemos hecho en el tema de Fujitsu y su establecimiento en Málaga. Me parece que en el fondo lo que está usted preguntando es si tenemos algún planteamiento convergente con lo que son los objetivos de mantenimiento de la capacidad industrial, especialmente la capa-

cidad del centro tecnológico de Málaga. Evidentemente sí; si éste es el tema, naturalmente le digo que creo tenemos puntos de vista muy parecidos en cuanto al planteamiento que formula.

Pero creo que también es bueno que le diga que ha sido un empeño del Ministerio de Industria y Energía desde hace un año, a través de sucesivas visitas que hemos hecho a Japón, tanto el Ministro como yo, convencer a una empresa como Fujitsu de lo importante que era para nosotros, para el tejido industrial de España y del arco mediterráneo sobre todo, como punto fundamental (que creo es donde va a estar la localización del futuro y luego, si le parece, hago algún comentario sobre eso) mantenerse, cuando, como es sabido, la estrategia de Fujitsu en Europa pasaba desde los años 1990 ó 1991 a través de la toma de la mayoría de ICL. Por tanto, la situación de Fujitsu Europa o Fujitsu España es distinta respecto del otro conjunto de factorías; era una situación peculiar en la que el Ministerio de Industria estaba actuando para que no se produjese un desmantelamiento absoluto.

Hay un compromiso por parte de Fujitsu de mantener capacidad de producción en impresoras y de suministrar, concretamente a la cabecera, a ICL, durante un tiempo. Como usted sabe perfectamente, en este momento se está trabajando en la configuración del plan de viabilidad. Por tanto, en dos líneas le diré que estamos de acuerdo en que lo que usted plantea es lo que hay que plantear; es decir, establecer un plan de viabilidad futura que permita el mantenimiento de la actividad productiva de Fujitsu en Málaga y también que no nos parece posible que un centro de trabajo de estas características no tenga suficiente masa crítica de producción, por tanto, de trabajadores y de capacidad tecnológica, con independencia de las transferencias tecnológicas que pueda haber, como ha dicho usted, de la cabecera del Grupo a Fujitsu, que en vez de ser una fábrica o un centro productivo de nivel tecnológico suficiente se transforme en un taller.

Por tanto, estamos bastante de acuerdo en que ésos son los objetivos; pero no es menos cierto también que estamos ante una empresa privada que establece el plan de viabilidad con el conjunto de los trabajadores, que supongo van a negociar la configuración definitiva de ese plan de viabilidad en el que también hay que introducir algunos criterios inversores. La información que yo tengo es que los planteamientos de la empresa son hacer una inversión del orden de 5.000 millones de pesetas.

Lo que a mí me preocupa es la formulación puntual de los elementos que deben configurar el plan de viabilidad, que yo creo tienen que ser los trabajadores, los sindicatos y la empresa los que fijen estos puntos de acuerdo. Establecer nosotros ya desde la Administración un temario rígido de qué elementos han de ser los que permitan una voluntad convergente de los trabajadores y de la empresa, personalmente —no sé lo que usted opinará— me parece un exceso; y, por otro lado, me parece que jurídicamente no sería posible. Sí le digo que la capacidad que tenga la Administración central de apoyar un plan de viabilidad de estas características, creo tendrá bastante que ver con lo que usted formula y dentro de la existencia de ese acuerdo.

Ese sería el compromiso que podríamos tomar, que creo es el lógico.

Me preocupa un poco, y lo digo como una reflexión en voz alta, la excesiva rigidez a la que con frecuencia tenemos tendencia porque nos da más garantías de mantenimiento de los tejidos industriales; a veces nos genera algunos elementos de rigidez que dan lugar a que no haya una tendencia expansiva del capital industrial a instalarse en algunos centros como consecuencia de estas rigideces. Creo que el centro tecnológico de Málaga no tiene esas características y me parece que no sería el caso.

No soy tan pesimista respecto al futuro del arco mediterráneo, sino más bien al contrario; yo creo que la política de localización futura de la inversión industrial en España va a pasar por todo el arco mediterráneo, teniendo un portal que probablemente va desde Huelva hasta Marsella. Naturalmente, la política que deberíamos seguir, o la que mi departamento está dispuesto a seguir, es incrementar cualquier apoyo de todo aquello que esté relacionado con inversiones de contenido tecnológico de mayor I+D, no en nichos básicos de mercado, sino en nichos importantes de desarrollo tecnológico en unas localizaciones que yo creo están más próximas al área mediterránea que a otros territorios del país en lo que significa la implantación de tecnologías más avanzadas en relación con industrias que pueden tener un contenido que, hasta ahora, ha resultado más maduro.

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

El señor **ROMERO RUIZ**: Señor Moltó, está claro que la inversión prevista, en nuestra opinión, no es una inversión esperanzadora para el mantenimiento de la actividad; 5.000 millones es muy poca cantidad de dinero para garantizar la actividad, con la plantilla y el diseño actual, de cara a los próximos meses.

El problema no es la rigidez ni la exigencia de la Administración del Estado a la hora de abordar un plan de viabilidad donde, en algunas ocasiones, se exige contribuir y participar para que uno de los compromisos que se contraen sea que el plan de viabilidad llegue a buen fin. Los sindicatos pactan con la empresa, en el marco de la legalidad vigente, y la Administración adquiere compromisos muy serios, en ocasiones, al aceptar regulaciones, al apoyar determinadas líneas de política industrial, incluso al participar con dinero público en el resultado de ese acuerdo, en regulaciones, etcétera, porque todas ellas son competencias de la Administración.

Hay una cabecera de ICL donde Fujitsu apuesta; hay unas ofertas, hay una calidad en el arco mediterráneo, en el polígono industrial y hay subvenciones públicas que inciden en el futuro de un plan de viabilidad como éste; ahora bien, el resultado no es la rigidez, el resultado es que se ha reducido, dramáticamente, a más de la mitad la plantilla en la fábrica y también se ha reducido en un 75, casi en un 80 por ciento la parte de I+D, que es la parte más cualificada de la actividad de Fujitsu. Una cosa es la rigidez y otra cosa es que esto sea una viña sin vallado para las multina-

cionales, que firman compromisos que incumplen al día siguiente, con la tinta fresca. Aquí hay que exigir alguna seriedad, y la Administración tiene mecanismos, resortes y responsabilidad política, no para invadir terrenos de las partes, pero sí para señalar que los compromisos deben cumplirse. Estamos observando cómo después de grandes sacrificios de la Administración, representando a los intereses generales, de apoyo y de facilidades a la instalación de las multinacionales, éstas, en ocasiones, actúan guiadas por un interés muy egoísta, en contra de los intereses generales que se ponen a su disposición y al servicio de su actividad. Ahí es donde hay que exigir una mayor dirección industrial, orientación y presencia de la Administración del Estado (del Gobierno de la nación y de la Comunidad Autónoma de Andalucía) que han de exigir también que, a cambio de los apoyos que se den, desde el punto de vista institucional, se garantice que los planes de viabilidad avancen.

Nosotros estamos muy preocupados con la discusión del nuevo plan de viabilidad, porque son capítulos de la crónica de una desaparición industrial que ya se anuncia. Si se va a potenciar por parte de Fujitsu la cabecera de ICL, si no se aporta transferencia tecnológica al centro de Málaga, si en este plan de viabilidad se exigen nuevos sacrificios y nuevas reducciones, si aquello queda como una zona de distribución o como un simple taller. En una provincia como Málaga, y en una comunidad autónoma como la andaluza, estamos perdiendo una actividad industrial que llegó a despertar muchas esperanzas, no sólo para la zona, sino para todo el tejido industrial y para todo el valor añadido que suponía la tecnología. En la Universidad de Málaga, que tiene cerca de 30.000 estudiantes matriculados en su seno, todas las facultades de carácter tecnológico estaban orientadas a unas empresas que había en la zona, entre ellas, de manera fundamental, Fujitsu y su departamento de I+D, así como otras actividades que también se resienten de manera seria en el presente y de cara al inmediato futuro.

A nuestro grupo parlamentario le alegra coincidir en ese diagnóstico y en esas preocupaciones, pero no podemos quedarnos en las preocupaciones y en el diagnóstico de lo que está sucediendo; queremos conseguir el compromiso de su Gobierno y de su ministerio en el sentido de que se va a ir sin rigidez, pero con voluntad política para que los planes de viabilidad se cumplan. Hay que poner las cartas sobre la mesa a la dirección de Fujitsu y decirle que todas las ayudas que se pongan a su disposición tienen que ser correspondidas con seriedad. La gente no puede llegar a firmar cosas que luego no cumple y pidiendo al año siguiente que se reduzca de nuevo la plantilla, ya que, por ese camino, nos quedamos sin la industria, y hay inversiones muy importantes que terminan no teniendo ninguna garantía de cara al futuro de Fujitsu.

En ese terreno iba nuestra preocupación. Usted no nos puede decir: hombres de poca fe ¿de qué dudáis? Como la cita bíblica, nosotros le contestaríamos: ¿Acaso no hay motivos para dudar? La verdad es que estamos avalados por los hechos. Por eso, cuando hemos pedido que se intervenga, no hemos dicho que se viole la legalidad vigente

sino que se utilicen todos los recursos para que la gente que se sienta en la mesa cumpla lo que firma y se vea voluntad real y positiva de cumplirlo, porque, si no es así, estamos ayudando al desmantelamiento industrial y no al futuro de la actividad industrial.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Me alegra haya dicho que hemos hecho un gran esfuerzo al apoyar la industrialización; creo que es verdad, por eso me complace muchísimo que haya hecho esa afirmación, y estoy de acuerdo con usted en que es un esfuerzo que hay que seguir haciendo. También creo que hay que plantearse el cumplimiento de los acuerdos, lo que no sé es si eso quiere decir que, a la hora de tomar un acuerdo las administraciones (no sé lo que hará Andalucía porque, lógicamente, les corresponde a ellos tomar la decisión), deberíamos no llegar a ningún acuerdo con un inversor extranjero si no responde a una serie de condiciones prefijadas. Si es eso lo que usted plantea, he de decirle que nos podría crear problemas —aunque no digo que no haya que hacerlo—, porque podría pensarse que las decisiones que puedan tomar los sindicatos respecto de los planes de viabilidad luego no tenemos por qué mantenerlas o respetarlas, y eso es más complicado.

Estoy de acuerdo con el fondo del planteamiento que ha hecho, es decir, si hay un acuerdo de ayudas públicas para un inversor extranjero, hemos de tener la capacidad suficiente para que esos compromisos se cumplan, en la medida de lo que en el mundo del derecho es razonable, porque lo que establece un acuerdo son un conjunto de obligaciones. Sin embargo, tenemos que ser conscientes de que siempre se intenta llegar a acuerdos al límite de lo que se espera sea posible para el mantenimiento de las condiciones sociales del entorno en que se desarrolla este tipo de problemas; pero cuando resulta que no se alcanza ese objetivo, habitualmente nos encontramos ante un dilema importante, y es que, ante la salida de un dato que tiene la apariencia de ser un dato real fáctico, al que imputamos responsabilidades pasadas que tienen un efecto que no produce una mejora de la situación, decir que la culpa ha sido de alguien, es una determinación de responsabilidades que todos estamos dispuestos a plantear, y yo, desde luego, a asumir. Ustedes me conocen y saben que no tengo problema para hacerlo, pero probablemente eso no sirve para salvar la producción. No obstante, estoy completamente de acuerdo con los principios.

En lo que sí creo que tiene usted muchísima razón, y es algo que para mí constituye una enorme preocupación, es en la evolución de los problemas de I+D, por tanto, quiero tranquilizar a S. S. Ese esquema intelectual de que los compromisos que tome la sociedad española con los inversores deben tener un nivel de seriedad suficiente para poder exigir su cumplimiento, nosotros lo compartimos, pero, al final, también debemos tener la capacidad suficiente para darnos cuenta de que las circunstancias fácticas, en un período largo de cuatro o cinco años, pueden al-

terarse, y lo que hay que hacer es intentar salir adelante de la mejor forma posible. Insisto en que lo mejor es mantener los planes en sus propios términos, y si son lo más realistas posible desde el principio, será más fácil de cumplir.

En cuanto a lo de hombres de poca fe, no sé si usted tiene poca o mucha, me gustaría pensar que tampoco tiene mucha fe, desde luego yo no tengo demasiada, por eso, prefiero aferrarme a los datos, y no tengo demasiados datos de que ese proceso de desertización industrial que usted anuncia sea tan evidente. No tengo ese dato, y me duele decirlo, respecto de la inversión extranjera. (El señor **Romero Ruiz**: En Málaga, sí.) Casi diría que está teniendo un comportamiento más sólido que algún otro tipo de inversión productiva de otra nacionalidad. Es verdad que hay algunos casos estruendosos de desinversiones, pero si se analizan a fondo, con excepción de dos, uno que está en territorio andaluz y otro, la inversión extranjera, por mi experiencia personal, no está diciendo que se quiere marchar de España, sino planteando cómo puede quedarse en España, porque en realidad estoy convencido de que la inversión extranjera lo que quiere es quedarse en España. Hemos pasado por una época de importantes dificultades, no obstante lo cual, en el año 1993, en un momento de recesión de la inversión industrial en todo el mundo, España ha tenido las ventajas relativas que le han permitido mantener el nivel de inversión productiva, no especulativa sólo, que también, al 50 por ciento en instalaciones productivas en España por parte de inversiones que ya estaban, es verdad. Por consiguiente, quisiera considerar que la posición ventajosa de España desde el punto de vista geoestratégico e industrial sigue manteniéndose. Conste, señorías, que yo no soy en absoluto partidario de que la ventaja competitiva, desde el punto de vista industrial de este país, esté basada en los bajos salarios. Creo que debemos caminar por el sendero, que usted ha expuesto, de procurar aplicar a los productos españoles el mayor volumen que sea posible de tecnología y de factor añadido en I+D en un campo no de recorrer un camino de innovación básica, sino de aprovechar lo que podamos introducir de factores de competitividad en la tecnología más avanzada. Ese es el proceso que con reiteración ha anunciado el Gobierno. Hay que introducirse en el debate sobre la estrategia sindical o sobre la estrategia de futuro de la industria española y romper definitivamente ese falso debate entre España país de servicios, España país industrial. Nosotros creemos que España tiene vocación industrial, porque para ser un país de servicios avanzados necesitamos un soporte industrial que permita ese desarrollo y, por tanto, el planteamiento de política industrial de futuro que creemos tenemos que hacer es de una simbiosis profunda entre la industria y los servicios.

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

— **OPINION DEL GOBIERNO SOBRE LA PARTICIPACION DE LA GENERALIDAD VALENCIANA EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LA EMPRESA SIDERURGICA DEL**

**MEDITERRANEO (SIDMED), DEL PUERTO DE SAGUNTO. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA, GRUPO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 181/000855.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda pregunta, que formula don Ricardo Fernando Peralta Ortega, sobre la opinión del Gobierno respecto a la participación de la Generalitat Valenciana en el Consejo de Administración de la Empresa Siderúrgica del Mediterráneo, del Puerto de Sagunto.

Para formularla, tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor Moltó, por su comparecencia.

Conoce perfectamente, señor Moltó, que la Empresa Siderúrgica del Mediterráneo es importante no sólo en el Puerto de Sagunto, donde está enclavada; es importante no solamente por razones históricas ni por la plantilla que en su día tuvo, sino por razones actuales. Sigue siendo una empresa importante que ocupa un empleo considerable, tanto directo como indirecto, desempeña un gran papel en el conjunto de empresas siderúrgicas del Estado y está haciendo un esfuerzo importante de modernización de su producción. En este sentido, destaca la reciente creación y la evolución de lo que es la Empresa Galvanizados del Mediterráneo, S. A.

Hasta muy recientemente, hasta el Consejo de Ministros del pasado día 28 de octubre, que aprobaba una nueva ordenación de la siderurgia integral en nuestro país, Sidmed formaba parte de la Corporación Siderúrgica Integral y, en concreto, del Grupo Ensidesa; pertenecía a esa Corporación siderúrgica a través del Grupo Ensidesa.

En este sentido, señor Moltó, la empresa pública tiene un papel crucial e importante no sólo en el aspecto del empleo, sino también en el del equilibrio territorial, etcétera; toda una serie de aspectos distintos de los que son propiamente producción y empleo.

Por parte de los trabajadores de la empresa Sidmed se ha planteado directamente a la Generalitat Valenciana la conveniencia de que en el Consejo de Administración de esta empresa, o de las empresas públicas de ese sector, tuviera participación directa la Generalitat Valenciana. Esta petición consideramos que es importante por cuanto, en ocasiones, en el caso concreto de la siderurgia y de lo que era el antecedente de Sidmed, Altos Hornos del Mediterráneo, se ha visto que era difícil garantizar la pervivencia, la modernización y el futuro de las empresas, mucho más si se plantea en términos estrictamente de la Administración central. Hace falta colaboración. Hablábamos hace un rato de colaboración de la empresa y los trabajadores. En estos casos, en ocasiones hace falta colaboración más allá incluso de la propia Administración central que pueda ser titular de la empresa pública.

Nosotros constatamos que, en este sentido, ha habido un avance importante en las posiciones mantenidas por el Gobierno. Tenemos aquí la respuesta que no hace mucho, a primeros del presente año, se daba por el Gobierno a una

pregunta hecha por un parlamentario vasco, el señor Gangoiti, que hablaba sobre previsiones del ministerio en relación con la puesta en práctica de la participación de las Administraciones autonómicas en los consejos de administración de las empresas públicas ubicadas en su territorio. En esa respuesta el ministerio decía que el escenario para la colaboración era la conferencia sectorial de industria y, desde la entrada en vigor de la Ley de Industria, la comisión para la competitividad industrial y el consejo de coordinación del seguimiento industrial, así como la comisión de registro e información industrial. De esa posición mantenida en febrero de este año a la posición que recientemente manifestaba el Vicepresidente del Gobierno, el día 28 de septiembre, contestando a una pregunta de un diputado de mi grupo en el Pleno, en la que se reconocía que se estaba elaborando un informe para dar cumplimiento a un acuerdo de la Comisión de Industria sobre criterios de representación en la gestión de las empresas públicas de las comunidades donde se ubique esa actividad principal, ha habido un avance importante y, en nuestra opinión, positivo.

Nosotros deseáramos saber, señor Moltó, en relación con la petición planteada, aparte del criterio general, que quizá pueda concretar al día de hoy cómo está la elaboración de ese informe sobre el que hablaba el Vicepresidente del Gobierno hace dos meses, en el caso concreto de la Empresa Siderúrgica del Mediterráneo, cuál es la posición del Gobierno acerca de la posible participación de la Generalitat Valenciana en su consejo de administración.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Cuando vi la pregunta que formulaban ustedes y la fecha que tenía, que me parece es del 2 de septiembre de 1994, releendo la intervención del Vicepresidente del Gobierno, del 29 de septiembre, relativa a una pregunta formulada sobre la participación de la Comunidad Autónoma del País Vasco en las empresas, pensé que hay una intervención, creo que del señor Frutos en aquella comparecencia, que sustituyó al señor García Fonseca, donde se alegra de que la respuesta que da el Vicepresidente del Gobierno es general y, por tanto, que el problema de la participación de la Comunidad Autónoma del País Vasco en las empresas públicas que tengan implantación en el territorio de la comunidad autónoma no es una cuestión particular del País Vasco, sino que tiene implicaciones políticas, de gestión y jurídicas, obviamente, que afectan a otros territorios. Por tanto, pensé que la pregunta había estado atendida. Sin embargo, se puede retomar en dos sentidos: situación en que se encuentra el informe o cuál es el planteamiento político que en estos momentos tenemos y, específicamente, teniendo en cuenta el origen o la representación que S. S. ostenta, qué tendría que ver todo esto con Sidmed.

Sidmed tiene alguna peculiaridad favorable respecto a las capacidades de poder entablar este tipo de relaciones; es más fácil, porque tiene una implantación localizada ex-

clusivamente en el territorio de una comunidad autónoma y, como usted sabe, prácticamente —me parece que estamos aquí para hacer planteamientos políticos—, desde el punto de vista jurídico, no es un problema al que el Gobierno tenga que dar una respuesta inmediata, porque jurídicamente está cubierta, están pendiente del desarrollo estatutario a través de una ley, y el ejemplo que tenemos es el de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, donde el Estatuto establece que, hasta tanto no se desarrolle el precepto que a través de una ley establezca el número y las condiciones de participación de los representantes de la comunidad autónoma en los consejos de administración de las empresas públicas, tendrán representantes en las empresas Hunosa y Ensidesa.

Allí la ubicación territorial es mucho más sencilla que en otras empresas públicas que tienen una dimensión mayor. Por tanto, en Sidmed, en su momento, parece que esto tendrá una mayor capacidad de actuación, siempre en el campo de un enfoque político global de la participación de las comunidades autónomas en unos intereses que tienen que ver con lo que usted ha dicho: la implicación en el territorio y la implicación política. Por tanto, éste sería el enfoque que desde el punto de vista del Gobierno vemos al tema de Sidmed o al planteamiento que se hace de la participación en Sidmed.

Creo, como usted dice, que la empresa pública en determinados territorios tiene unas implicaciones en el conjunto social de una magnitud superior a la que puede ser simplemente el establecimiento de una empresa o en el funcionamiento de una actividad productiva. Esto también hay que elevarlo a general.

En este momento, el planteamiento que hacía anteriormente a su compañero de grupo —me parece— respecto de la necesidad de pactar una estrategia de futuro de la economía española como una economía productiva, como una industrialización de nuestro sistema económico y la introducción de criterios industriales en las grandes decisiones económicas que es el enfoque del Libro Blanco y que se plantea dentro de la política de la competitividad que ha anunciado el Gobierno en su planteamiento programático, al comienzo de la legislatura, este factor que usted subraya tiene que ver bastante con el papel que tiene que jugar la empresa pública en este conglomerado futuro, porque las grandes empresas, los motores o los centros de decisión productiva giran todos, en cuanto a industria nacional, básicamente industria productiva, en torno a las instalaciones de la empresa pública. De ahí que el papel que tiene la empresa pública industrial en España sea un papel decisivo, nos parece un papel muy importante, a la hora de diseñar ese futuro. Eso hace que este planteamiento suponga un debate importante o debería suponer un debate importante con los interlocutores sociales sobre cuál debe ser el papel de la empresa pública en el futuro. Por tanto, no podemos limitarnos, en este momento, a un mero replanteamiento de la capacidad de representación de las comunidades autónomas en estas empresas, que en este caso ya digo están ubicadas exclusivamente en territorio de una comunidad autónoma y sería más sencillo que en otra comunidad que no tenga esta implicación.

La formación de un consejo de administración con participación de todas las comunidades autónomas podría dar lugar a la existencia de consejos de administración escasamente operativos, que es un problema técnico adicional al problema político de introducción de no accionistas en el consejo de administración. Lógicamente, desde el punto de vista político, es superable, pero lo que le diría respecto de cómo está la reflexión interna en relación con el futuro de este informe que anunció el Vicepresidente del Gobierno, el 29 de septiembre de 1994, es que tenemos que trascender este debate para plantearlo en el campo de las discusiones en torno al Libro Blanco de la industria que volvió a anunciar su puesta en debate el Vicepresidente del Gobierno en una comparecencia pública que hizo anteayer.

Por tanto, en ese campo más amplio es donde el papel y la configuración de la empresa pública tendrá que introducir el debate global de la política industrial del futuro de España.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Peralta, tiene de nuevo la palabra.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor Moltó, por ese uso de la lengua propia con el que ha comenzado su intervención.

Quisiera decirle, señor Moltó, que ese interés y ese amor por la tierra hay que traducirlo en medidas concretas. Ha dicho usted una cosa que es muy importante y es que la empresa pública —estamos de acuerdo— lleva a cabo una labor relevante y eso justificaba, según usted decía que la reflexión se tendría que globalizar y se trasladaba en alguna medida al Libro Blanco de la industria. Lo bien cierto es que tal como me reconocía usted, hasta hace muy poco Sidmed, empresa ubicada en Puerto de Sagunto, pertenecía a la Corporación siderúrgica, vía Grupo Ensidesa, y en ese grupo hay participación de alguna comunidad autónoma que no es la valenciana. En ocasiones se plantean problemas —y le consta a usted que se han planteado problemas— entre distintas empresas del grupo ubicadas en distintas comunidades autónomas, en algunas de ellas con participación de las comunidades autónomas y en otras no; y cuando se producen reconversiones que afectan de manera particular y dolorosa a determinadas comunidades autónomas y piensan que pueden estar en inferioridad de condiciones en relación con otros centros, se plantean situaciones poco inteligibles, desde un punto de vista lógico y racional, máximo en momentos conflictivos.

Creo, señor Moltó, que, sin perjuicio de que estoy de acuerdo con usted en que es un tema importante, agradeceríamos que el Libro Blanco de la industria estuviera aprobado mañana mejor que dentro de no sabemos cuánto, sujeto a mil avatares de todo tipo, y que abordáramos ese problema que usted dice tiene condiciones más favorables que es Sidmed, ubicada exclusivamente en una zona concreta y donde recientemente se han vuelto a plantear problemas, por ejemplo, que han dado lugar a que los trabajadores de Sidmed pensarán que eran objeto de trato diferente de otras empresas del Grupo Ensidesa radicadas en distintas comunidades autónomas.

Creo que con voluntad política, señor Moltó, y sin perjuicio de que se lleve a cabo toda una labor más de fondo, en el caso de Sidmed, podríamos avanzar en soluciones que estoy convencido repercutirían en fortalecer el arraigo de Sidmed en la Comunidad Valenciana y fortalecerían, a su vez, la propia Sidmed en el papel importante que estamos de acuerdo tiene que desempeñar.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Con todo el afecto.

Su intervención me ha dejado preocupado. Una de las grandes preocupaciones del tema de la participación de las comunidades autónomas es tratar de que no se transforme en una pelea territorial sobre localizaciones inversoras. Si usted está diciendo que el objetivo por el cuál debería introducirse la representación de la Generalitat de Valencia en Sidmed es para pararle los pies, pues hay que sacar a Ensidesa del Principado.

El papel de la empresa pública a nivel estatal es algo más y es la gran preocupación. Por eso creo que estamos de acuerdo en que es un tema muy complicado y difícil. No podemos planteárnoslo desde el punto de vista de un debate interterritorial o de obtener ventajas de localización; se trata de conseguir un elemento básico, si queremos en ese papel de la empresa pública. De ahí el esfuerzo que el Gobierno está haciendo desde siempre por mantener la empresa pública en términos de viabilidad, según los ejemplos que estamos dando últimamente y por qué hacemos esas intervenciones que desde el punto de vista económico podrían dar lugar a otro tipo de objetivos o a un planteamiento de objetivos más privatizadores o de más desinversión que los que la necesidad de creer en la empresa pública porque es un elemento dinamizador de nuestra industria y creo que desde la izquierda, que nosotros representamos, es un factor fundamental para mantener el tejido industrial de España.

Desde esa óptica, el esfuerzo que estamos haciendo va por ahí, pero nos parece que ése debería ser el objetivo y el escenario en el que tenemos que actuar y tratar de evadirnos o de eludir lo más posible un debate interterritorial sobre localizaciones de inversión. Creo que S. S. está de acuerdo con eso, pero también entenderá la dificultad de hacer una operación de estas características que en un momento determinado podría generar la apariencia de que la eficacia en la empresa pública está delimitada al mantenimiento de los intereses territoriales en cada momento. Sé que no es eso lo que S. S. plantea pero también entenderá que es una de las dificultades.

En cuanto al Libro Blanco, con esa configuración, estamos de acuerdo en que deberíamos tenerlo lo antes posible, pero me parece que lo más importante de la estrategia industrial de España, más que tener un documento aprobado, debe ser un documento que tenga el mayor grado posible de consenso; por tanto, me parece que el consenso debe primar sobre la velocidad. Creo que también en eso S. S. estará de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto tercero del orden del día, pregunta formulada por don Arsenio Fernández de Mesa, sobre el futuro de la empresa Astilleros del Noroeste. Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Para una cuestión de orden.

Me gustaría recordar a la Presidencia que este grupo parlamentario todavía no ha recibido ninguno de los documentos a los que se comprometieron los altos cargos de la Administración del Estado en las comparecencias habidas con motivo de los Presupuestos Generales del Estado. Ruego al señor Presidente que si los tiene en su poder, nos los haga llegar, y si no, que los reclame a los distintos ministerios.

En segundo lugar, señor Presidente...

El señor **PRESIDENTE**: Disculpe, señor Fernández de Mesa, voy a contestar al primer punto que ha planteado.

Como usted sabe, el plazo que tiene el Gobierno para enviar y hacer llegar esas respuestas a la Comisión y al diputado que ha formulado las preguntas, si no recuerdo mal, es de 72 horas en el debate presupuestario. Han pasado ya casi 15 días, y no comprendo que hasta hoy ni usted ni nadie de su grupo nos lo haya hecho saber. La presidencia de la Comisión no recibe la documentación, que se tramita a través de la propia Comisión, no necesariamente a través de la Presidencia, y a través de la Comisión llega al diputado que ha formulado la petición; por tanto, la Presidencia no puede conocer si se tiene o no. Tomamos nota, pero es extrañísimo, porque yo sí he visto llegar una parte de la documentación. Obviamente, si el señor Fernández de Mesa me dice que no la ha recibido, es porque no la ha recibido; eso está claro. Tomamos nota e intentaremos darle una respuesta al respecto.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: De acuerdo, gracias.

En segundo lugar, señor Presidente, la tercera pregunta y la sexta, que son las referidas a Astano y a Imenosa, las agruparía en una sola. La cuarta, reestructuración prevista de la Empresa Nacional Santa Bárbara, al haber existido acuerdo entre las partes, decaería, porque es una pregunta formulada el 16 de septiembre y, además, contestada por el Presidente de Santa Bárbara en las comparecencias de Presupuestos Generales del Estado. De cualquier forma, me gustaría que se hiciera llegar el acuerdo definitivo de las partes de la Empresa Nacional Santa Bárbara a esta Comisión de Industria y, por supuesto, a este diputado, para tener conocimiento exhaustivo del acuerdo a que se ha llegado. La quinta quedaría exactamente igual y, por tener que ir a la Comisión de Agricultura, solicitaría la alteración de los dos últimos puntos, es decir, de la pregunta octava, que sería la última que yo formularía. La séptima, el apoyo a los astilleros de la Ría de Vigo, pasaría a ser la última, y la formularía el Diputado del Partido Popular, don Alberto Durán Núñez, que además pertenece a esa circunscripción.

— **FUTURO DE LA EMPRESA ASTILLEROS DEL NOROESTE, S. A. (ASTANO). FORMULADA POR EL SEÑOR FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO, GRUPO POPULAR. (Número de expediente 181/000915.)**

— **RAZONES DE LA REDUCCION DE LA PLANTILLA QUE PRETENDE LA EMPRESA INDUSTRIAL MECANICAS DEL NOROESTE, S. A. (IMENOSA), EN EL FERROL (LA CORUÑA), ASI COMO DE SU RECOLECCION EN LA EMPRESA ASTILLEROS DEL NOROESTE, S. A. (ASTANO). FORMULADA POR EL SEÑOR FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO, GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 181/000918.)**

— **REESTRUCTURACION PREVISTA DE LA EMPRESA NACIONAL SANTA BARBARA. FORMULADA POR EL SEÑOR FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO, GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 181/000916.)**

El señor **PRESIDENTE**: Entonces, si le parece, ahora tiene usted la palabra para formular conjuntamente las preguntas tercera y sexta. Posteriormente, pasaríamos a la pregunta número 5, para acabar con la pregunta número 8, en lo que a sus intervenciones hace referencia; y más tarde, el señor Durán formularía la pregunta número 7.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Si hay alguna documentación sobre la que yo tomase el compromiso de remitirla...

El señor **PRESIDENTE**: Ha pedido en este momento la referente al acuerdo que se ha producido en Santa Bárbara.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Yo me refiero a presupuestos. Si hay alguna que yo les deba a ustedes, aunque creo que no; todas la que me pidieron las mandé.

El señor **PRESIDENTE**: No. Era la de presidentes de empresas públicas.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: La tercera y sexta preguntas formuladas escuetamente serían: ¿Cuál es el futuro de la Empresa Astilleros y talleres del Noroeste (Astano), en relación con lo aprobado en esta Comisión de Industria hace aproximadamente un mes, que insta al Gobierno a que reabra la posibilidad de negociar que Astano pueda volver a construir barcos? Es decir, ¿cuál es el futuro de la empresa, desde ese punto de vista, y qué acciones concretas ha realizado el gobierno? Con relación a la empresa Imenosa, ¿cuáles son las reducciones previstas en la plantilla, los motivos y cuál sería su reubicación en el futuro? Simplemente eso.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Si me permite, el acuerdo de Santa Bárbara si podemos remitírselo se lo remitiremos, porque no lo tenemos nosotros, lo pediremos a la empresa, es un acuerdo entre partes. (El señor Fernández de Mesa Díaz del Río: Lo tendrá el INI.)

La pregunta número 3, que es la que yo creo en este momento más le interesa, a mí me tiene muy preocupado, y lo digo porque comprendo que un astillero como Astano, tiene la vocación de hacer barcos. Usted sabe perfectamente que dentro de los planes de reestructuración de la industria naval en Europa, hay un planteamiento de reducción de las capacidades españolas en unos niveles que son los que están establecidos, y eso suponía y sigue suponiendo todavía un planteamiento de dedicar básicamente el futuro industrial de Astilleros del Noroeste a reparaciones navales y a «off shore»; a la construcción de plataformas y artefactos dedicados al «off shore», y en este momento tiene una cartera de pedidos o suficiente número de horas, que le permite una ocupación importante en su plantilla.

La moción que se aprobó en la Comisión era referente a que se hiciese gestiones para devolver a Astano en este punto. Quiero entender y de ahí mi preocupación, que supone tendremos que plantear a Europa una ampliación de la capacidad. Esto, en un momento de mercado como el que tenemos, como usted sabe, tiene alguna otra dificultad adicional, pero naturalmente es un planteamiento que, por la moción aprobada por la Cámara, tendremos que tener en cuenta. Es difícil ahora que estamos planteando en el conjunto del mundo y la política común de Europa, incluso respecto de Corea, tratar de reducir capacidad y tratar de impedir que la República de Corea abra astilleros; supondría para España, en una situación como la que S. S. sabe que tenemos, desde el punto de vista de la capacidad productiva del sector naval, ampliar la capacidad, cosa que parece muy complicada, pero eso es lo que estamos intentando. Por tanto, la pregunta concreta del futuro de Astilleros del Noroeste, yo no soy capaz de contestarla desde el punto de vista de la moción. No tengo seguridad de que en este planteamiento que estamos trasladando a Europa, lógicamente porque nos parece que es la vinculación que tenemos con la Comisión, se pueda obtener ese objeto. Nos podrían decir o lo que yo supongo que nos dirán de inmediato (con independencia de lo delicada que es la negociación de este tipo de sector) que en Europa todo el mundo tiene problemas parecidos o diferenciados de competencia con los astilleros españoles. Si usted quiere abrir Astano, nos dirían, cierre otro.

Es una cosa que me preocupa, porque esa dinámica y esa dialéctica a lo mejor supondría la necesidad de replantearnos toda la política de reestructuración del sector naval. Por tanto, ésta es la dificultad de contestar con precisión sobre el futuro en el campo de la moción. Desde el punto de vista de los planteamientos que hasta ahora hemos tenido respecto de Astano, o los que tiene la división

de construcción naval del INI respecto de Astano, usted sabe muy bien que tiene que ver con la dedicación especializada de este astillero a la producción de «off shore» y de reparaciones, teniendo en cuenta la ubicación estratégica que tiene Astano en este punto de la península más próximo a las líneas de navegación. Yo no descarto que en un futuro lo que con reiteración se viene anunciando que va a ser una renovación muy amplia de todas las flotas, particularmente de las flotas petroleras, como consecuencia de una serie de factores que usted conoce seguramente mejor que yo, la cartera de pedidos o las capacidades productivas de los astilleros tendrán un repunte importante en un período próximo, pero esto es lo que le podría decir a la luz de la moción, que es una moción que estamos intentando cumplir, pero tiene la dificultad de que implica necesariamente bien una ampliación de la capacidad de producción de nuestros astilleros, o una reducción de nuestros astilleros, con lo cual las dificultades se trasladarían, desde el punto de vista de la localización, a otros territorios. Estoy seguro que a S. S. le gusta más la primera opción. Ese sería el futuro, que tiene precisamente la dificultad de la moción.

En cuanto al futuro, al margen de la moción, la evolución productiva de Astano en este momento es más favorable de lo que era, hasta el punto de que no sé si ya puedo contestar a la segunda pregunta de Imenosa o me espero a que me la formule, porque creo que tiene que ver. Esta mayor capacidad que tiene Astano en este momento para poder absorber «excedentes» —entre comillas— de mano de obra, transferida en su momento en el plan de recolocaciones de Astano a Imenosa y pactado después su retorno en el acuerdo de toma de capital de Imenosa por parte de Babcox Wilcox; ese excedente que formula, por otro lado, con relación al mantenimiento de una plantilla suficiente (creo que el Presidente de Imenosa en una comparecencia en el Parlamento explicó cuáles eran los niveles de plantilla. No sé si la falta de documentación a que se refiere S. S. tiene que ver con el compromiso que he leído aquí, a nivel de plantilla, de 255 trabajadores) explica que en este momento se haya ejecutado ese acuerdo y sea la causa del paso de los 75 trabajadores de Imenosa nuevamente a Astano.

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

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Señor Secretario de Estado de Industria, cada vez que le oigo a usted, al Ministro de Industria, al Presidente del Gobierno, al Presidente de Astano, o al Presidente de Aesa es para volverse loco. No dicen ustedes lo mismo en ningún foro, en ningún sitio. Son ustedes contradictorios, marean la perdiz y dan la sensación de que se burlan de todo un sector importantísimo en España durante muchos años, al que ahora le está costando sangre, sudor y lágrimas salir adelante.

Después de oír lo que ha dicho, le voy a leer textualmente lo que decía ayer el Presidente de la Asociación de Construcciones Navales Europeas y Astilleros Españoles.

Decía: Pensamos que va a haber un incremento continuo de la demanda hasta el año 2000, con 16 millones de toneladas gruesas compensadas de demanda en el mundo. El único problema que vemos es que la capacidad de producción de todos los astilleros del mundo está también remontando a ese mismo ritmo. ¿Por qué España, no? Si va a haber un repunte, si todos los países del mundo, incluidos los de la Europa occidental están aumentando capacidades, ¿por qué España, no?

No es cuestión de gustos. Usted dice que la reducción de capacidades a que obligó la Séptima Directiva... No fue la Séptima Directiva, todo empezó con el Real Decreto 12/71. Usted ha dicho que la Unión Europea ha obligado a la reducción de capacidades que supuso dedicar Astano a otro tipo de construcción, concretamente al campo «off shore». Eso lo acaba de decir aquí. Yo le digo: No es lo que ha ordenado Europa, es que el Gobierno socialista español ha querido cortar por lo sano, y en este caso concreto lo sano fue Galicia, y dentro de Galicia, Astano. Astano, que tenía una tradición constructora de barcos importantísima, llegando a ser el único astillero del mundo que botó buques en grada de 300.000 toneladas, fue el que vio cómo una sangría permanente de trabajadores le dejó reducido, de 9.000 personas en plantilla, a menos de 1.500. Es lo único que le pregunto, pero ése será tema de la siguiente pregunta.

Lo que desprendo de su contestación a la pregunta concreta que le he formulado es que el Gobierno no ha hecho absolutamente nada todavía desde que este Congreso aprueba una moción que da la sensación que para el Gobierno no rige. Los descerebrados del Parlamento aprueban por mayoría una moción, aunque no cuente con el voto socialista, pero para el Gobierno es como quien oye llover. No hace caso de nada. Esta moción se ha aprobado prácticamente hace un mes y ya va siendo hora de que usted, en vez de decirme que no sabe todavía lo que van a hacer, siendo Secretario de Estado de Industria, es decir el número dos del Departamento, viniera con algo más concreto. ¿Sabe las expectativas que ha generado eso en una zona de España? ¿Se cree que es de recibo que el Gobierno socialista todavía no tenga ni siquiera «in mente» lo que va a hacer con respecto a eso, cuando el propio Presidente de la Asociación de Constructores Navales Europeos, que da la casualidad que es el Presidente de Astilleros Españoles, reconoce que se está produciendo un incremento de capacidades en el mundo entero, excepto en España? No es de recibo, señor Secretario de Estado.

Mañana vendrá el señor Martínez Alborno y dirá otra cosa. Pasado mañana vendrá el presidente del INI y dirá otra cosa, y el Ministro de Industria vendrá y dirá todo lo contrario de lo que dice este señor y de lo que dice usted. Porque hace quince días en el Congreso de los Diputados me contestaba a una pregunta oral y me decía que todavía tendría que haber mayor reducción de capacidades en España. Ustedes ya están apuntando bien alto a que todavía sobran 2.000 trabajadores dentro del campo del sector naval.

Pues bien, eso que nos cuentan aquí en el Parlamento, váyanse a Puerto Real, a Sevilla, a Sestao, a Asturias, a

Cantabria y a Galicia y explíquenlo. Díganles: desde aquel Real Decreto del año 1994, que ha supuesto reducir la plantilla de los astilleros españoles en su conjunto de 40.000 puestos de trabajo directos a menos de 12.000, aún hay que seguir reduciéndolos, cuando el resto de astilleros de Europa está recuperando capacidades y está recolocando mano de obra. Cuéntenlo ustedes allí y no aquí, en el Parlamento. No hay quien entienda cómo puede mantenerse esa política de construcción naval cuando en el resto de los países de Europa y del mundo está repuntando. O son ustedes totalmente negados e incapaces, cosa que no creo, o les importa a ustedes un bledo la construcción naval española. Cualquiera de las dos situaciones es más que lamentable, señor Secretario de Estado.

En cuanto a Imenosa, no voy a decir la frase completa de lo que se dice en estas ocasiones. Lo que usted me contesta con respecto a Imenosa no se lo cree nadie. Esos 70 excedentes, que ya estaba previsto que se iban a recolocar en Astano, fuera bien o mal Imenosa, ha llegado el momento de hacerlo. Pero no porque vaya bien Astano, sino porque Imenosa no va bien y ha llegado el momento de soltar lastre, y ese lastre son 70 personas.

Me dice que Astano va muy bien. Efectivamente, Astano está repuntando en el mercado «*off shore*», tiene razón. Pero, ¿qué es lo que está pasando? Que con motivo de la reconversión —permítame que le diga, «salvaje», entre comillas, que se hizo— se han capado determinados sectores del astillero. De forma que de Imenosa van a empezar a pasar tuberos, plomeros o administrativos. ¿Y sabe lo que le hace falta hoy en día a Astano? Delineantes proyectistas y soldadores. Van a entrar excedentes de Imenosa en Astano de los que no hacen falta. Sin embargo, el personal que ahora le está haciendo falta a Astano, del que tuvo sobrada capacidad hace años, de ese personal no se piensa absolutamente. Y lo que es peor, al no haber ya escuelas de aprendices, no está en condiciones de ofertar ese tipo de personal para el astillero. De la magnífica reconversión que se hizo dentro del sector naval estamos pagando las consecuencias todavía, hoy diez años después de aquella brillante idea del prepotente entonces Ministro de Industria, señor Solchaga.

Le voy a advertir algo más en cuanto a Imenosa, señor Secretario de Estado. No sé si lo sabe, pero debería de saberlo: cuando se redujo la plantilla en Astano, con unas indemnizaciones realmente importantes para determinado personal por la salida de una empresa pública, se recolocó en otras empresas públicas —léase Bazán e Imenosa— después de haber cobrado indemnizaciones. Espero que en este caso concreto, bajas incentivadas, jubilaciones anticipadas o indemnizaciones que se puedan producir, no supongan después absolutamente para nadie, pertenezca a cualquier ideología política, religión, sexo o raza, el que se pueda recolocar en otra empresa pública.

Si se hila fino, señor Secretario de Estado, Astano, no sólo tiene campo para el mercado «*off shore*», e Imenosa no debe volver a repuntar, tal vez y como estaba previsto por el Gobierno socialista, que ha caído en picado desde su anexión a Babcock Wilcox, sino que la Secretaría de Estado de Industria y, en definitiva, el Ministerio de Industria

deben tomarse algo más en serio los acuerdos de esta Cámara. Y un mes después de haber aprobado por mayoría una moción, que usted pueda venir aquí a contestar algo más concreto y no a decir que no saben todavía qué es lo que van a hacer porque plantea dificultades. Eso no lo puede decir el Gobierno. Podrá decirlo en un momento determinado como excusa a algún Diputado del Grupo Parlamentario que sustenta al Gobierno. Parecería más lógico. Pero un representante del Gobierno, una vez que se da el paso de contestar a una pregunta en ese sentido, no puede venir a decir aquí que todavía no sabe cómo se va a enfocar ese tema habiendo pasado un mes. Lo considero lamentable y más adelante podremos hablar de más temas sobre el sector naval.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Como creo que vamos a seguir hablando del sector naval, le diré, primero, que no me consta para nada que en Europa se estén ampliando las capacidades. Las referencias que pueda hacer el señor Albornoz —si es que es el señor Albornoz— supongo que se referirán a las capacidades asiáticas; en los debates que estamos teniendo en Europa ése no es el planteamiento del resto de los países. Por tanto, el planteamiento que estamos haciendo no es precisamente de ociosidad.

Usted ha hecho algunas referencias a afirmaciones que dice que yo he hecho y no ha sido así. Supongo que son recursos retóricos que le admito por no discutir en ese campo, pero la realidad es que a mí no me consta que haya esas ampliaciones de capacidad. Sí he dicho que creía que iba a haber un repunte de la demanda, pero ese repunte, como usted sabe, se está anunciando desde hace mucho tiempo. Los esfuerzos de la sociedad española y del Ministerio de Industria —según usted, seguramente equivocadamente, porque, al parecer, todos los astilleros europeos, menos los españoles, van muy bien; yo creo que tienen problemas iguales o parecidos a los nuestros, aunque en algunos casos tengan mayores dificultades y en otros, menores— son una demostración de que sí nos hemos dedicado al tema de la construcción naval.

Respecto a la falta de capacidad o a si los trabajadores que se desplazan de una a otra plantilla son los adecuados a las necesidades puntuales de la producción, estoy dispuesto a admitirle que a veces ocurre esto —lo digo por mi experiencia profesional previa—, pero es que el deseo que todos tenemos de dar la mayor cobertura posible a la capacidad productiva, de conseguir la ocupación de los trabajadores que están en las plantillas, hace que a veces tengamos que poner en marcha mecanismos de reciclaje o tratemos de utilizar a trabajadores que tradicionalmente han pertenecido a unos gremios o profesiones para otras distintas. Esos han sido efectos de la crisis en industrias maduras, que se han generado en España y también en empresas de otros países.

Esto es lo que le puedo decir, aunque supongo que seguiremos hablando del asunto.

— **INSTALACION DE LA COMPAÑIA ARRENDATARIA DEL MONOPOLIO DE PETROLEOS, S. A. (CAMPSA) EN EL PUERTO DE EL FERROL (LA CORUÑA). FORMULADA POR EL SEÑOR FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO. (Número de expediente 000917.)**

El señor **PRESIDENTE**: Antes de pasar al siguiente punto del orden del día, quiero recordar a los señores miembros de la Mesa y portavoces de los distintos grupos que al finalizar esta sesión mantendremos una reunión para intentar encontrar momento para una nueva reunión de la Comisión para la convalidación, en su caso, de la propuesta de nombramientos realizada por el Gobierno de miembros del Consejo de Seguridad Nuclear. Por tanto, habrá reunión de Mesa y portavoces en cuanto finalice esta Comisión.

Tiene al palabra el señor Fernández de Mesa, para dilucidar el punto quinto del orden del día, instalación de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos en el puerto de El Ferrol.

Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: La pregunta es así de escueta. Las instalaciones de El Ferrol de la antigua Campsa se abandonaron. Dirán que no, como dijeron en alguna contestación escrita, pero la realidad es que allí sólo quedan los tanques y dentro no hay ninguna actividad, a eso me refiero al hablar de abandono de las instalaciones. La antigua Campsa y la actual CLH disponen allí de unas instalaciones muy importantes, que utilizaban mediante una concesión administrativa. Me gustaría saber, desde el punto de vista de la necesidad de superficie por parte de la autoridad portuaria de El Ferrol, qué es lo que piensa hacer la Secretaría de Estado de Industria —si tiene competencias en ello— con esas instalaciones que tienen en la ciudad de El Ferrol abandonadas, no desde el punto de vista de que allí no haya nada, porque sigue habiendo tanques, sigue habiendo una puerta, sigue habiendo unas murallas, pero, donde, efectivamente, no hay ninguna actividad. Me gustaría conocer las previsiones del Ministerio de Industria respecto a estas instalaciones en el puerto de El Ferrol.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Creía que esta pregunta se dirigía al Gobierno, no a la Secretaría de Estado de Industria.

Le puedo decir que la posición es muy parecida a lo que he entendido que usted plantea. La información que tengo en relación con las concesiones subrogadas de CLH, antiguas concesiones de Campsa, en unas instalaciones de este puerto destinadas sobre todo a proporcionar fuel a buques, etcétera, es que están en un expediente administrativo contradictorio de caducidad de la concesión. En ese campo es en el que la autoridad portuaria está negociando en este momento, según me dicen desde el Ministerio de Obras

Públicas y Transportes, una caducidad de la concesión y, eventualmente, la posibilidad de obtener —que es el planteamiento que hace CLH mirando por su cuenta de resultados— algún tipo de concesión que le permita mantener un nivel de suministro de fuel.

En cuanto a la posición de la Secretaría de Estado de Industria en este punto, tengo que decir que no tenemos la competencia ni la presión respecto a la industria que podría generar una intervención. Respecto a la Secretaría de Estado de la Energía, que es la otra parte del Ministerio, quiero decir que se trata de una concesión administrativa que está sometida a debate entre una autoridad pública que actúa autónomamente, como es la autoridad portuaria, y una empresa con forma jurídica de sociedad privada, que es CLH, que es la que tiene la concesión. Si no llegan a una posición concordante respecto a la caducidad de la concesión, supongo que tendrán una revisión en lo contencioso.

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

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Agradezco el esfuerzo que usted ha hecho para contestar esta pregunta, pero quiero decirle que yo formulo la pregunta al Gobierno y no escojo quién se sienta en esa mesa; yo no he escogido quién tenía que venir a sentarse en esa mesa. Si usted no tiene competencias para contestar, el problema no es mío, sino del Gobierno, que le manda a usted a responder algo en lo que no tiene competencias. Por eso, le agradezco... (**Rumores. La señora Fernández Sanz: Relájese, relájese.**)

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señores Diputados, no tienen la palabra.

Discúlpeme, señor Fernández de Mesa. ¿Pueden atender y contenerse, aunque comprendo que a veces cueste un esfuerzo?

Quien decide en cuanto a la contestación de las preguntas no es el Gobierno, sino la Mesa del Congreso de los Diputados, que las remite a las distintas comisiones. Ha sido la Mesa del Congreso de los Diputados quien ha decidido que esta pregunta se incluyera en el orden del día de la Comisión de Industria.

Espero que con esto el asunto quede aclarado. Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Eso lo tengo perfectamente claro, pero también tengo perfectamente claro que no es la Mesa la que decide quién viene a contestar las preguntas, que es a lo que yo me refiero. Por eso, agradezco al señor Secretario de Industria que conteste en esta Comisión a algo que no le corresponde. Lo que sí puedo decirle es que yo no intervengo de ningún modo a la hora de decir a qué comisión van las preguntas, ni quién viene a contestarlas. Repito que agradezco el esfuerzo que realiza el señor Secretario de Industria para contestar algo que no es de su competencia.

Quiero decirle al señor Secretario de Industria que le transmita al señor secretario correspondiente —si no, lo

verá a través de la lectura del «Diario de Sesiones»— que éste es un asunto que lleva así muchos años. La autoridad portuaria de El Ferrol —desde la Ley 27/1992 autoridad portuaria, antes Junta del puerto de El Ferrol— la preside un destacado militante socialista, que viene solicitando desde hace años la liberación de esa importante superficie, ya que no se realiza ningún tipo de suministro de fuel a ningún barco. Lo único que pido, en apoyo de las reivindicaciones de la autoridad portuaria del puerto de El Ferrol, para respaldar esa petición de la autoridad portuaria del puerto de El Ferrol, que en modo alguno pertenece al Partido Popular, es que de una vez por todas solucionen este tema, porque en lugar de construir nuevos muelles por valor de mil o dos mil millones de pesetas, la superficie que allí existe y que no está utilizada, sería muy válida para la autoridad portuaria del puerto de El Ferrol. Por eso, yo animo al Gobierno a que, de una vez por todas, solucione este problema, puesto que los espacios donde poder construir galpones o tinglados para las descargas de barcos no son sobrados. Y, como es bien conocido, el puerto de El Ferrol es un puerto en el que se está incrementando, de manera importante, el tráfico marítimo. Simplemente quiero pedir que, por favor, el Gobierno tome con la debida seriedad este asunto para que se resuelva, porque es un problema que viene arrastrándose por lo menos desde hace ocho o nueve años.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Es la primera vez que converso con usted, pero voy a tener un problema. No sé si cuando yo digo una cosa usted entiende otra. Me voy a permitir una cita de Chesterton (supongo que es un autor que usted conoce), quien decía que el loco no es loco por falta de lógica, sino por falta de realidad, porque nada hay más lógico que aquel que se cree Napoleón se ponga la mano aquí, lo que pasa es que no es Napoleón. Yo no le he dicho a usted que yo no era competente para lo que usted me preguntaba. Le he dicho exactamente lo contrario: le he dicho que yo no vengo aquí como Secretario de Estado de Industria, sino como Gobierno. Por tanto, permítame que le conteste como tal. Si cada vez que yo digo una cosa usted entiende la contraria, o estamos en la situación de Chesterton, o tendré que tratar de buscar algún mecanismo para poder explicarme mejor, porque habrá comprobado usted, ya que reconoce el esfuerzo de contestarle, que estoy haciendo también esfuerzos para que entienda al menos lo que le digo, en términos de la lengua castellana o española, según decida el Presidente de la Comisión. **(Risas.)**

Dicho esto, los procedimientos de conclusión de una concesión administrativa, como sabe usted, son muy largos, muy dilatados y tienen algo que ver con los trámites de expropiación, en términos de procedimiento administrativo, que se derivan de la en esta parte todavía vigente Ley de 1954.

La iniciativa que haya podido tomar la autoridad portuaria en un proceso que, si es tan largo como usted anun-

cia, tiene bastante que ver con los cambios en cuanto a la estructura interna de los puertos, puede haber demorado estos procesos. Pero, desde luego, la voluntad de la autoridad portuaria es la de recuperar esos terrenos para los usos que entienda porque, aunque todavía se mantiene una parte del suministro según dice esa autoridad portuaria, no es el suficiente como para mantener en su integridad esa concesión que, lógicamente, por tener un plazo, hay que revocar.

El señor **PRESIDENTE**: Con esto concluimos el punto 5.º del orden del día.

— **MEDIDAS PARA CONSEGUIR EL RELANZAMIENTO DEL SECTOR NAVAL EN ESPAÑA. FORMULADA POR EL SEÑOR FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO (GP.) (Número de expediente 181/000920.)**

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo con la petición formulada por el señor Fernández de Mesa, vamos a pasar al punto 8.º del orden del día: pregunta formulada por el mismo Diputado sobre medidas para conseguir el relanzamiento del sector naval en España.

Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Dejando al margen cualquier otra cita de la pregunta anterior, que tendría obvia contestación, pero por no alterar más el nivel del debate, vamos a formular la pregunta que yo decía antes sobre las medidas para conseguir el relanzamiento del sector naval en España.

Yo estoy totalmente de acuerdo con lo que ha dicho el señor Martínez Albornoz. Si ustedes no lo están, alguna medida tendrán que tomar con este cargo, que depende directamente del nombramiento del Gobierno. De la misma manera que, en otro momento, el día 5 de mayo, aunque después se ha negado, el presidente del INI decía que el sector naval español no sólo se mantendría como estaba, sino que tendería a empeorar. Y ahí está el «Diario de Sesiones». O lo mismo que decía el Presidente del Gobierno el 8 de diciembre del año pasado (hace casi un año) en igual sentido. Lo que pasa es que ustedes no se leen —independientemente de que nosotros no entendamos lo que quieren decir, porque a veces es prácticamente imposible— o no se coordinan.

Yo quiero decirle, señor Secretario de Estado, que aparte de estar de acuerdo con lo que dice el señor Martínez Albornoz, con independencia de lo que usted decía en cuanto a que ustedes venían anunciando hace tiempo que iba a haber un repunte en la demanda, ¿qué han hecho para no apuntarse a ella? ¿Por qué en España no se repunta esa demanda? Ustedes vienen anunciando hace tiempo lo que va a pasar, pero no toman medidas para apuntarse a ese carro. No, nosotros vamos a seguir reduciendo capacidades.

Pues, muy bien. Lo que yo creo, independientemente de Chesterton y de lo que usted me quiera decir, es que ustedes no tiene voluntad política para repuntar nada, absolutamente nada. Le voy a dar unos datos muy concretos, se-

ñor Secretario de Estado. Durante el año 1993, los países del AWES han contratado el cien por cien más con respecto al año 1992, en lo que se refiere a toneladas de registro bruto compensado. Y España, independientemente de las devaluaciones de peseta que ha tenido, del año 1992 al año 1993 ha descendido, del 1,95 al 1,37, en tonelaje mundial. Yo no sé si estos datos le dirán algo; a lo mejor sí; a lo mejor algo le dicen, independientemente de los que usted pueda valorar. Pero es que, además, señor Secretario de Estado, la contratación a nivel mundial, entre los años 1992 y 1993, ha crecido el 63 por ciento. En España pasa del 1,92 al 1,37 y en Europa crece el 63 por ciento. ¿Qué es lo que pasa con los planes de reestructuración que hay en España; qué es lo que pasa con esa moción presentada en el mes de marzo por el Grupo Parlamentario Popular, para sacar adelante un real decreto de primas y ayudas a la financiación del sector naval, que por fin sale en el mes de abril, pero que se desarrolla en el mes de septiembre, cuando prácticamente se está acabando este año, y llevábamos con el compromiso de hacerlo desde diciembre del año pasado, cuando desaparece el vigor del real decreto de los créditos Cari? ¿Por qué se pierde tanto tiempo? Eso por un lado.

Por otro lado, la flota española, bajo pabellón español, pasa, en diez años, de 710 unidades a 238, y el arqueado bruto pasa de siete millones y medio de toneladas a 900.000 toneladas. Pero es que, además, las empresas estatales, como Trasmediterránea o Elcano, deciden que ya no abanderan sus barcos en nuestra zona, ya no abanderan sus barcos en España, y prefieren acudir a banderas de conveniencia, porque el segundo registro español no funciona.

El Grupo Parlamentario Popular ha planteado en innumerables ocasiones al Gobierno la pregunta concreta de qué medidas de acompañamiento para la financiación de la construcción naval y para el plan de renovación de flota está tomando este Gobierno, cuando ya prácticamente se están cumpliendo los plazos de la eliminación del tráfico de cabotaje, y cuando se están cumpliendo los plazos, autorizados por la Séptima Directiva comunitaria, para mantener ayudas a la construcción naval.

Esa es mi pregunta y en ese sentido se la formulo.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Usted ha dicho que las medidas que se han tomado para el relanzamiento del sector naval son la publicación del decreto y el desarrollo. Ese es el campo en el que estamos. La pregunta está formulada para el sector naval. Lo que se ha pretendido es establecer unos mecanismos homologables con el conjunto de Europa como mercado interior y, por tanto, con las capacidades de financiación del 80 por ciento conforme a los acuerdos con la OCDE, en el marco común al que me parece que se llegó en julio, que era, por otro lado, necesario como medida complementaria para la aplicación del desarrollo de los acuerdos de la OCDE para los sistemas de financiación, que son los subsiguientes a la aprobación del Real Decreto

de unificación del sistema de primas con el sistema de las primas a la reestructuración. Ese es el mecanismo sobre el que se soporta.

En cuanto a la situación de la flota española, es probablemente uno de los problemas con los que se encuentra estructuralmente nuestro mercado de construcción naval, y es que no tenemos un mercado propio que permita generar una capacidad productiva lo suficientemente extensa como para mantener en la actividad mayor posible la capacidad de nuestros astilleros.

Eso que es así (es un dato del problema) hace que toda nuestra capacidad de construcción naval esté básicamente dirigida a la exportación, en cuanto tiene que ver con grandes astilleros y con astilleros de la dimensión de los que están incluidos en el Real Decreto de primas y, por tanto, es el mecanismo homologable de apoyo a las decisiones de la Unión Europea para eliminar el diferencial (también con el sistema Cari, que usted ha citado) en relación con el proteccionismo que se utiliza en Asia, concretamente en Japón o en Corea.

Este es el mecanismo que está diseñado, que usted conoce muy bien, y es el que estamos planteando en la Unión Europea como un instrumento específico de España.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Fernández de Mesa tiene la palabra.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Señor Secretario de Estado, yo creo que Chesterton le sigue jugando una mala pasada a usted, ya que nos ha dado la cita. O no hay comunicación entre el Ministro y la Secretaría de Estado, o no saben los pasos que se van dando en el Ministerio de Industria. Porque la semana pasada el Ministro de Industria reconocía que había un elemento que faltaba para que ese real decreto pudiera tener su pleno rendimiento. Para ello hablábamos de algo que nosotros habíamos propuesto, que era la creación de un fondo de garantías para la construcción naval. Porque ese 80 por ciento que usted cita sigue teniendo problemas, y por ello el Grupo Parlamentario Popular ha presentado dos proposiciones no de ley ante la Cámara que se debatirán, imagino, dentro de un plazo razonable.

Usted sabe perfectamente que en la construcción de un barco el 20 por ciento inicial —y estamos hablando de un barco mediano o pequeño, de 6.000 millones de pesetas— lo adelanta el armador. Falta un 80 por ciento. Acudiendo a la hipoteca, de ese 80 por ciento solamente se está consiguiendo entre el 50 y el 60 por ciento. Falta un tramo de entre el 20 y el 25 por ciento que nadie cubre. Eso es lo que está generando problemas de contratación en España hoy día, no el que los barcos sean más caros o más baratos, porque en España está empezando a ser más barata nuestra construcción naval. El problema es de financiación. Falta ese tramo del 25 ó 30 por ciento para que alguien ofrezca un fondo de garantías.

Eso es lo que venimos pidiendo nosotros desde el mes de febrero de este año y eso es lo que el Ministro se ha comprometido a sacar antes del mes de diciembre de éste: que se cubran esos tramos de la hipoteca, que es lo que

hace falta realmente hoy en día. Para ello, ¿qué hemos propuesto? La creación de un fondo de garantías participado en el que estén los propios astilleros y en el que participe el Estado, sin que signifique una sangría de dinero, sin que signifique que ese dinero se vaya a utilizar. Simplemente que sirva como garantía del tramo de hipoteca que falta por cubrir.

Eso es lo que le preguntaba, en qué momento se encuentra ese Real Decreto de medidas de acompañamiento al Reglamento y al Real Decreto 442/1994, de 22 de abril. Eso es lo que me gustaría saber. Si usted no sabe cómo está ese tema, a lo mejor esta tarde el Ministro del ramo puede que nos lo conteste. Lo que sí está claro es que es necesaria la creación de ese fondo de garantías entre astilleros y Ministerio de Industria, por un lado y, por otro, armadores y Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y que es imprescindible recuperar el segundo registro de Canarias con las insoslayables mejoras para que nuestros barcos se abanderan en España, en lugar de acudir al registro de Panamá o Madeira. Sólo pedimos que sea, por lo menos, en idénticas condiciones a lo que se está viendo hoy día por el mundo y que son auténticas banderas de conveniencia para las propias empresas estatales.

Por ello, señor Secretario de Estado, es imprescindible adoptar cuanto antes estas dos medidas, para no seguir perdiendo tiempo. Nosotros no regatearemos esfuerzos para apoyar lo que el Gobierno proponga, pero que lo proponga de una vez, que nosotros ya lo hicimos en el mes de febrero y hasta hoy no se ha hecho.

Con estas medidas no se está haciendo más que cumplir la petición del foro de las industrias marítimas europeas que recomendaban a todos los Estados miembros la constitución de fondos de garantía que permitan a las empresas navieras obtener financiación complementaria para sus operaciones de adquisición de buques. Da la casualidad de que España desde el año 1984, y posteriormente, con motivo de las promulgaciones de la Sexta y Séptima directivas, va por debajo del resto de los países europeos. No sabemos aprovechar al máximo lo que en Europa están haciendo otros países, que es repuntar su sector naval. Nosotros somos incapaces de aprovechar ese nueve por ciento de primas a la construcción naval, detrayendo dos o tres puntos para que haya ese fondo de garantías. Y el tiempo pasa, de manera que dentro de un par de años nos encontraremos ya con que es imposible realizar ningún tipo de cobertura ni de ayudas, precisamente por esa conferencia de la OCDE del mes de septiembre que habla del desarme de todos los países. Hay que recordar que Japón se desarma, que Estados Unidos se desarma, pero que solamente protegen y dan subvenciones a aquellos astilleros que construyen barcos dentro de su propio país, no como en España, que hemos pasado por la vergüenza de construir un ferry fuera de nuestras fronteras cuando nuestros astilleros están con dos palmos de narices de trabajo.

Eso es lo que nosotros solicitamos: no la protección de papá-Estado a nuestro sector naval, en absoluto, pero que con las leyes que hay ponga en pleno funcionamiento los mecanismos que hagan posible una nueva contratación para nuestros astilleros, que son capaces de construir bar-

cos, como han demostrado a lo largo de la historia, y una forma de financiación diferente para nuestros armadores, para que puedan acometer un plan de renovación de la flota, que dentro de cinco años, como usted muy bien sabe, estará, en su 81 por ciento, por encima de los 20 años de antigüedad.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Descuide S. S., no tengo ningún problema de comunicación con el Ministro; ninguno. Supongo que usted los tendrá con cualquier ministro y con cualquier otra persona. Le aseguro que yo no tengo ningún problema de comunicación.

Respecto a la situación del ejercicio de la potestad reglamentaria, como supongo que usted sabe, en virtud del artículo 97 corresponde al Gobierno, y cuando esté elaborado el real decreto tendrá la tramitación correspondiente en el Consejo de Estado.

Sinceramente, tengo que decirle que yo no tengo ningún problema con Chesterton, porque yo no me creo Napoleón.

— **APOYO A LOS ASTILLEROS DE LA RIA DE VIGO (PONTEVEDRA) PARA CONSEGUIR SU RECUPERACION. FORMULADA POR EL SEÑOR FERNANDEZ DE MESA DEL RIO (GP). (Número de expediente 181/000919.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al último punto, la pregunta que figuraba con el número 7 en el orden del día inicial, pregunta que, de acuerdo con lo expuesto, realizará don Alberto Durán, sobre el apoyo a los astilleros de la ría de Vigo para conseguir su recuperación.

El señor Durán tiene la palabra.

El señor **DURAN NUÑEZ**: Quiero agradecer al señor Secretario de Estado su presencia en la Comisión en representación del Gobierno, en este caso para responder a nuestra pregunta, que, como ha dicho muy bien el señor Presidente, se refiere al apoyo a los astilleros de la ría de Vigo y yo añado de Pontevedra, porque son las dos rías que yo represento, con la de Villagarcía, como Diputado. Como ve S. S., es una pregunta diocesana más que parroquial, por lo cual es muy importante saber esto.

Como conoce usted, el Tratado de la OCDE entrará en vigor el 1 de enero de 1996, fecha en la que tiene que ser ratificado por todos los países de la Unión Europea el nivel de ayudas, que va a ser decidido a finales de diciembre, cuando se harán importantes propuestas. Quiero saber, en lo que se refiere a mi diócesis, cuál será la postura de España sobre los astilleros de la ría de Pontevedra.

Una nación como Francia, que sólo representa el dos por ciento de la construcción naval mundial, ha pedido a la Comisión, a través de su nuevo Ministro, un plan específico de viabilidad para salvaguardar la industria naval.

Jean Rossi, que es el nuevo Ministro, ha dicho que Francia se opondrá, basándose en el compromiso de Luxemburgo, al preacuerdo de la OCDE si no existen soluciones a este tema, cosa muy importante porque España también puede hacerlo.

Esperemos que por lo que se refiere a los astilleros de la ría de Vigo y de Pontevedra, España actúe igual que Francia para garantizar el largo plazo de nuestra importante industria naval. Pero también es muy importante —y eso lo sabe muy bien el señor Secretario de Estado— el corto plazo. Querría saber en qué fase está el contrato con Camerún, que es el tema en este momento más vidrioso, para lograr un acuerdo muy importante que nos mantendría los próximos dos años. Lo que corresponde al Gobierno es precisamente ratificar los créditos para que el contrato pueda realizarse.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Pensé que S. S. solicitaba información de carácter global sobre los astilleros y me hace una pregunta muy concreta sobre el pedido de Camerún. No quisiera darle informaciones vagas. Si S. S. me lo permite, le mandaré una información escrita puntual, porque, como había preguntas más antiguas pensé que estábamos en un debate sobre el conjunto de la construcción naval y, específicamente, sobre cómo se estaban aplicando estos planteamientos a los cuatro astilleros que hay en la ría de Vigo en este caso concreto, de los cuales, como sabe usted, solamente uno es público y está en situación de pérdida. Si usted me lo permite, le remitiré en el plazo que se ha señalado antes la información sobre la situación del contrato con Camerún.

El conjunto de astilleros en la ría nos preocupa mucho. En la intervención anterior, su compañero decía que no hay que someter el funcionamiento de los astilleros a la protección de papá-Estado, sobre todo los privados, que, como sabe usted, son mayoría en la ría. Va a haber un desmantelamiento del libre cambio en la fecha que usted ha indicado.

No obstante, el esfuerzo que ha hecho la Administración española para apoyar la reestructuración del sector en la ría, que ha alcanzado volúmenes superiores a 18.000 millones de pesetas en el período 1991 al 1993, es expresivo de que las administraciones españolas están apoyando, en la medida posible, el esfuerzo de mantenimiento de estos centros productivos en la ría y, por tanto, la estabilidad del conjunto, en el marco de lo que permiten las disposiciones europeas y españolas.

El Decreto de 1994, de unificación del sistema de primas, tiene también por objeto incrementar el fondo de las reestructuraciones con cargo a la sociedad que lo gestiona, con la aportación del 20 por ciento que pueda cubrir la disminución de los pedidos que ha habido en el último período y, por tanto, atender a una mayor capacidad de reestructuración interna de los astilleros, en la que entrarían naturalmente los astilleros de la ría de Vigo, dedicados no solamente a las reestructuraciones de plantillas sino a una

mejor capacidad tecnológica de las reestructuraciones que puedan emprender o que estén en marcha.

El escenario que se dibuja en relación con los apoyos que hay que prestar a la capacidad reproductiva de los astilleros de construcción de buques en la ría son, por una parte, los generales que tenemos en el conjunto del país y, por otra, los específicos que se han prestado ya con los soportes de estas magnitudes que describo en relación con los astilleros presentes.

En cuanto al contrato con Camerún le mandaremos la información al día lo antes posible.

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

El señor **DURAN NUÑEZ**: Gracias, señor Moltó, por la información inicial.

Yo creo que la decisión final del Gobierno en cuanto a la construcción de 30, 40 o los buques que sean para Camerún, tiene mucho que ver con mi pregunta, que es sobre el apoyo a los astilleros de la ría de Vigo para conseguir su recuperación.

Le agradezco su ofrecimiento de información y le pediría que nos la mandase con gran celeridad, porque las empresas ya no se fían. Los trabajadores están en este momento en la calle y no se les puede decir que les vamos a responder dentro de unos días porque esto ya lleva mucho tiempo. Hay muchos colegas míos de la otra orilla que también están en ello, hay que decirlo con toda tranquilidad. Llegamos allí y siempre decimos que estamos trabajando en el tema. Hay que tranquilizar a los trabajadores y a las empresas.

Ya que usted ha mencionado el astillero público que existe en Vigo, en este caso Barreras, quiero manifestar que algunas veces se dice que se van a vender, otras que no se van a vender los no rentables; hay esa famosa preocupación relativa a que cuando el Gobierno dice firmemente que algo no se va a vender, se vende inmediatamente o al cabo de poco tiempo. Es importante saber si el que no se va a vender va a ser a corto o a largo plazo.

También querría que se me aclarara una cuestión. Precisamente por el apoyo a los astilleros de la ría de Vigo, en las directivas europeas ha sido muy importante el apoyo a la construcción por materiales no férricos, como puede ser el aluminio, el PVC, etcétera. Esto yo lo he visto muy entrevado en el bocadillo general de las disposiciones europeas y la disposición sobre materiales no férricos para la construcción. Empezar a dar ayudas sería muy importante aunque, a lo mejor —repito—, el jamón está muy fino y no lo ha captado el señor Secretario de Estado. Probablemente nos puede iluminar en una próxima intervención sobre el tema.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Moltó García): Tenía usted razón. Debía haber estado yo más espabilado y haber traído esta información, pero recordará que la pregunta la formulaba su compañero en un paquete. Tiene usted razón en que esto tiene mucho

que ver con eso. Le pido disculpas y me comprometo a mandarle la información junto con el régimen de ayuda de los nuevos materiales de aplicación, naturalmente los pesqueros por la posible utilización en el Atlántico Norte y en el Gran Sol.

También le digo que en este momento no hay previsión alguna de vender los astilleros públicos. Las previsiones de venta sólo son de una semana. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE:** Con esto damos por cumplido el orden del día.

Agradezco al señor Secretario de Estado su presencia, tan reiterada en la Comisión.

Sin más que tratar, se levanta la sesión.

**Eran las once y cincuenta minutos de la mañana.**

**Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID**

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

**Depósito legal: M. 12.580 - 1961**