



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 547

INDUSTRIA, ENERGIA Y TURISMO

**PRESIDENCIA DE DON CARLOS ALBERTO DAVILA SANCHEZ,
VICEPRESIDENTE PRIMERO**

Sesión núm. 39 (Extraordinaria)

celebrada el miércoles, 26 de julio de 1995

ORDEN DEL DIA:

Comparecencia del señor Ministro de Industria y Energía (Eguiagaray Ucelay), para informar sobre la situación del sector público de la construcción naval. A solicitud del Gobierno. (Número de expediente 214/000117.)

Se abre la sesión a las cuatro y media de la tarde.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Dávila Sánchez): Señorías, vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Industria, Energía y Turismo para, de acuerdo con el artículo 203 del Reglamento, sustanciar la comparecencia del señor Ministro de Industria y Energía, solicitada por el Go-

bierno, para informar sobre la situación del sector público de la construcción naval.

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA** (Eguiagaray Ucelay): Muchas gracias, señor Presidente.

Como no dudo que recordarán SS. SS., hace hoy aproximadamente mes y medio tuve la ocasión de comparecer

en esta Comisión para darles cuenta de los planteamientos generales que en ese momento estábamos manejando de cara a la elaboración del plan que, para garantizar la viabilidad futura del sector de construcción naval público español, el Gobierno debía enviar a la Comisión Europea; plan que, como tuve ocasión de expresar, debería ser previamente objeto de negociación entre empresa y organizaciones sindicales, desde la voluntad específica de intentar conseguir un acuerdo con los trabajadores que conjugara la mejor alternativa de viabilidad con los menores costes sociales, económicos y regionales posibles.

En dicha comparecencia tuvimos ocasión de analizar y debatir, creo que con bastante profundidad, probablemente no toda la precisa, y con la necesaria gravedad también, que en ningún momento obvié, el estado de situación del sector público de la construcción naval, de los resultados de las acciones llevadas a cabo en el transcurso de los planes anteriores, de las perspectivas de mercado, de las cuestiones financieras, de la competencia exterior, etcétera, en definitiva, de la necesidad perentoria de articular con el máximo rigor y responsabilidad y con el máximo consenso social y laboral posible un plan de competitividad que situara a este sector en condiciones de garantizar un futuro estable, un futuro rentable en las condiciones nuevas que se iban a plantear para el sector a partir del 1.º de enero de 1996.

En aquella ocasión, cuando se estaban dando los retoques finales al plan que ahora es público, les confesé que garantizar la viabilidad de los astilleros en las nuevas condiciones iba a exigir medidas profundas que no iba a adelantar hasta que el plan estuviera ultimado. Recibí entonces, así lo quiero recordar, la comprensión de los grupos parlamentarios, incluso la expresa voluntad de colaboración en el esfuerzo por mantener este sector de actividad en condiciones económicas viables.

Ahora que el plan es conocido, ahora que ha iniciado su andadura tradicional, presentación a los sindicatos, presentación a las comunidades autónomas afectadas, presentación al propio Parlamento, negociación en el ámbito empresarial competente, me parecen relevantes las mismas preguntas que ya entonces tuve ocasión de formular, y estas preguntas son: ¿queremos un sector de construcción naval en nuestro país? ¿Estamos dispuestos a hacer el esfuerzo necesario para conseguirlo?

No quisiera que vieran en estos interrogantes una mera expresión retórica. No todo el mundo quiere un sector de construcción naval en España. Algunos lo han dejado escrito estos días; otros han puesto límite a su voluntad, diciendo no, si cuesta mucho dinero; finalmente —éstos abundan— los hay que desean un sector de construcción naval del futuro funcionando en las condiciones del pasado; esto es, como si su marco de funcionamiento, y por tanto de viabilidad, no hubiera cambiado, lo que se traduce a veces en una defensa inteligible, personalmente, pero en una defensa cerrada de lo que existe, como si esto que existe pudiera subsistir sin modificaciones profundas y sin esfuerzo.

Pues bien, antes de entrar en el análisis de la situación y en el contenido mismo del plan, quiero decirles que el Go-

bierno, señoras y señores diputados, pretende la existencia de un importante sector de construcción naval en nuestro país y está dispuesto a hacer los esfuerzos necesarios para conseguirlo. Este sector tendrá que ser viable económicamente o simplemente no será, no podrá existir en el inmediato futuro.

Este ha sido el objetivo del Gobierno; a este objetivo responde el Plan estratégico de competitividad del que hoy vengo a darles cuenta, que hace unos días fue presentado por la empresa pública Astilleros Españoles a las organizaciones sindicales y que en la actualidad se encuentra en plena fase de negociación entre ambas partes. La estrategia industrial, laboral, social, tecnológica y comercial para alcanzarlo es la que está ahora en discusión o mejor en negociación, con todo su amplio sentido, con los interlocutores sociales. Quiero expresarles mi confianza en este momento de mi comparecencia de que se logre un acuerdo, un acuerdo que, por parte del Gobierno, por mi parte, no tiene otro límite que el de la credibilidad del plan que finalmente se acuerde.

Permítanme, a continuación, pasar revista a algunos de los aspectos que permiten enmarcar el contenido del plan y explicarles con algún detalle cuáles son los planteamientos que están en este momento en negociación.

El sector de construcción naval a nivel mundial ha tenido una evolución cíclica, como conocen, con altibajos de amplitud, períodos desiguales, aunque se mantiene muy lejos de sus máximos históricos, los máximos de los años setenta. Dado que la demanda de nuevos buques, ya sea para ampliación o para la renovación de la flota mundial, depende de numerosos factores y coexiste con una relativa rigidez de la oferta, se comprende que la actividad de construcción naval pueda sufrir importantes altibajos del que el ejemplo más claro es la brusca e importante recesión iniciada a mediados de los años setenta como consecuencia de la crisis del petróleo del setenta y tres y que todavía en parte persiste. De hecho, la actividad mundial de construcción naval se redujo en los años ochenta y noventa a valores del orden de la mitad del máximo alcanzado en los años setenta. Consecuentemente, se ha producido un importante ajuste, tanto de la capacidad de construcción naval como todavía más de las plantillas de los astilleros.

¿Por qué es necesario un nuevo plan estratégico de competitividad, como se ha dado en llamar al que actualmente está siendo objeto de negociación? Discutámoslo o planteémoslo en el marco de referencia en el cual se inserta la actividad de construcción naval para nosotros, que es la Unión Europea y la OCDE de la que somos miembros.

A partir de 1989 se llevó a cabo en el seno de la OCDE una difícil negociación con una fuerte presión norteamericana, que achacaba la escasa competitividad de su construcción naval a las ayudas estatales de diversa índole de que han gozado sus competidores, especialmente los europeos, y a la supuesta falta de las mismas en los Estados Unidos. Finalmente en 1994 después de un laborioso proceso, los países miembros de la OCDE, con el añadido de Corea del Sur, llegaron al llamado Acuerdo de respeto de las condiciones normales de la competencia en la industria de construcción y reparación de buques. Este Acuerdo

contempla la eliminación de todo tipo de ayudas, incluyendo la reposición de pérdidas, las subvenciones, los créditos preferenciales, las exenciones de impuestos, etcétera, así como un código de conducta para eliminar los casos de «dumping» en la contratación de buques. El Acuerdo fue firmado en París en diciembre de 1994 y entrará en vigor, una vez ratificado, el 1.º de enero de 1996, siendo España signataria del mismo a través de la Unión Europea. En este Acuerdo, y no sin grandes esfuerzos durante las negociaciones, nuestro país consiguió que se recogiera un período transitorio para España, que permite aplicar ayudas más allá de la fecha límite del 1.º de enero de 1996, bajo ciertas condiciones que el propio Acuerdo define y cuyas cuantías asimismo recoge.

No obstante, no son todas, y no son las que existían hasta ahora, las ayudas que con este carácter excepcional se especifican para nuestro país, que son de dos tipos: ayudas excepcionales para la reposición de pérdidas y recapitalización, limitadas a un máximo de 89.104 millones de pesetas, y ayudas denominadas compatibles con medidas de reestructuración, limitadas a un máximo de 90.000 millones de pesetas y que deberán aplicarse a cubrir costes directamente relacionados con el proceso de reestructuración.

La concesión a España de este período transitorio de carácter excepcional, está supeditada a la presentación a la Unión Europea de un plan detallado, que deberá ser aprobado y comprometido antes de la entrada en vigor del Acuerdo OCDE, es decir antes del 1.º de enero de 1996. El plan deberá detallar tanto actuaciones como objetivos y plazos, con el fin de poder ser auditado por la Comisión Europea durante su período de ejecución. Las ayudas a recibir durante la vigencia del plan no podrán sobrepasar las cuantías que les he mencionado, ni siquiera si se produjeran retrasos en el calendario de dichas aportaciones. Igualmente, no podrán efectuarse compensaciones entre los distintos capítulos que conforman las cantidades autorizadas, y no podrá, bajo ningún concepto, promoverse la ampliación de la capacidad actual de nuestros astilleros.

Este es el marco institucional que señala un cambio radical de la situación en que han venido funcionando no sólo los astilleros españoles sino todos los astilleros europeos, los astilleros de los países de la OCDE e incluso los astilleros de países asiáticos que se unen a este Acuerdo, como puede ser el caso de Corea del Sur.

En este marco de cambio, ¿cuál es la evolución o la situación de la empresa? Ante este marco general, que va a entrar en vigor próximamente, me parece conviene analizar la evolución reciente de los astilleros públicos españoles. En los ejercicios de 1989 a 1991 los resultados de los astilleros públicos siguieron una línea de mejora relativa que se apoyaba, en buena medida, en una bonanza coyuntural de precios y en un alto nivel de ayudas estatales a la construcción naval. Esta tendencia positiva se quebró en 1993, siendo las causas principales del cambio, las siguientes: un elevado nivel de costes de subactividad, debidos a un exceso relativo de plantillas, más acusado en los últimos años; una insuficiente generación de márgenes en las construcciones, que en muchos casos fueron negativos;

la persistencia de una estructura sobredimensionada; y unas cargas financieras cada vez más onerosas, debidas a la acumulación de pérdidas, ejercicio tras ejercicio.

La evolución negativa de los resultados se ha mantenido en el año 1994 al persistir algunas de las causas ya citadas, en particular la subactividad con un coste de 16.000 millones de pesetas, al haber alcanzado los astilleros del grupo público un nivel de ocupación de las plantillas de sólo el 67 por ciento en el período y unos costes financieros del 15 por ciento sobre las ventas, cifra —como sin duda conocen— a todas luces insostenible, que ha llevado, junto con las causas anteriormente mencionadas, a unas pérdidas, antes de impuestos, de 45.000 millones de pesetas.

Analizando los resultados de los diez últimos años y pretendiendo ser sintético y especialmente expresivo sobre lo que implica, lo que ocurrirá a partir de 1996 con lo que ha venido ocurriendo, puede comprobarse que el precio pagado por el cliente de un buque solamente aportaba poco más de la mitad del coste real de la construcción del buque, siendo la otra mitad pagada prácticamente entera con dinero público, bien a través de las ayudas oficiales a la construcción naval, en forma de primas, créditos de diverso tipo, o bien por la vía de reposición de las pérdidas en que ha incurrido la empresa en los años anteriores. Esta anómala situación de ingresos y costes se mantiene, naturalmente, en la actualidad. Una situación que, sin duda alguna, nos puede disgustar pero que convierte la situación en insostenible si pretendemos seguir manteniendo la apuesta por la existencia de un sector de construcción naval importante en nuestro país y no acometemos los cambios inevitables.

¿Qué alternativas existen ante esta situación? Uno puede imaginarse diferentes alternativas, probablemente puede haber muchas, pero por señalar las alternativas polares, podríamos situarlas en tres. La primera sería adoptar una política continuista, confiando —como en algún momento del pasado ha ocurrido— en que un hipotético «boom» en el mercado y la continuación del notable proceso de mejoras que se ha puesto en práctica en los últimos años condujesen a una situación de beneficio estable. Desgraciadamente para todos, si se analiza con un mínimo de rigor esta opción, se concluye que las pérdidas que se generan provocarían que ya en 1996 se superasen los límites impuestos por la Unión Europea y los recogidos en el Acuerdo OCDE para reposición de pérdidas, abocando al grupo a una situación de quiebra sin posible continuidad en la actividad. Esta alternativa, de hecho, sería equivalente a una de desinversión total, con el agravante de producirse, además, de forma virtualmente descontrolada. Una alternativa que, a efectos de análisis, conviene examinar, pero que no deja de ser por ello menos inviable.

La segunda opción posible sería abandonista, que consistiría en el abandono de la actividad; una tesis que entre nosotros, en nuestro país, ha gozado de algunos mentores, aquellos que creen que España no reúne las condiciones para hacer viable una industria de construcción naval, incluso sin ayudas públicas. Se trataría de tirar la toalla, aceptar la idea de que la construcción naval, pública o pri-

vada, no es factible en España y aplicar, consecuentemente, criterios que conduzcan a una desinversión total en el más breve plazo posible.

Es ésta, quiero decirles en términos empresariales también, una opción difícilmente controlable, además de indeseable, ya que para evitar daños mayores, en todo caso, deberían cumplirse previamente los compromisos actuales con los clientes, que se dilatarían en el tiempo. Generaría, de forma inevitable, graves tensiones, dificultando e incluso haciendo imposible la contención de su coste y el control de su calendario de ejecución. El paliativo de la minoración del coste de una solución de este tipo, con la posibilidad de realizar algunos activos, prácticamente ni siquiera existe, puesto que gran parte de las instalaciones de los astilleros se encuentran sobre terrenos que son, además, concesiones administrativas.

Habría que añadir a ello nuestro convencimiento —el de este ministro— de la imposibilidad práctica de acordar, y creo que además sería perfectamente justificable, una salida de este tipo acordada con los representantes sindicales o incluso con los ámbitos regionales especialmente concernidos. En todo caso, quiero decirles que ésta es una opción que el Gobierno no desea ni cree factible y que, además, le parece indeseable. Si ni el continuismo ni el abandono son alternativas viables y ambas, por otro lado, acaban con el cierre de la empresa a corto o a medio plazo, queda únicamente la tercera alternativa, es decir, la aplicación no diré de cualquier plan, sino de un Plan de competitividad, del plan que en este momento está siendo objeto de negociación.

Antes de entrar en los contenidos del plan, quisiera hacer alguna referencia al tiempo, al tiempo necesario para la discusión, para la negociación y eventualmente para el acuerdo sobre el plan. Es necesario un plan viable —probablemente en esto podríamos coincidir todos—; es necesario un plan, ya lo he dicho antes, creíble. ¿Cuánto tiempo tenemos para alcanzarlo? Creo que el tiempo suficiente.

En relación con la urgencia de la aprobación del plan he explicado antes los detalles del calendario de aplicación del acuerdo OCDE que conlleva en todo caso una fecha que no es ninguna invención, una fecha límite de presentación del plan en Bruselas ante la Comisión Europea. La excepción española y, por consiguiente, las ayudas excepcionales mencionadas están sujetas, lo he dicho, a su aprobación por la Comisión, en las condiciones descritas y antes del 1.º de enero de 1996. Teniendo en cuenta los plazos que se requieren para la tramitación e información a los países miembros, es verdad que tenemos un calendario que no tiene una fecha límite, pero es un calendario que nos tiene que llevar a una presentación en tiempo útil para que la Comisión Europea pueda analizarlo, informar al resto de los Estados miembros y, al mismo tiempo, aprobarlo antes de la fecha límite del 1.º de enero de 1996. Incluso si no hubiera unas fechas límite tan definidas para la aprobación del plan por la Unión Europea, la necesidad que tienen nuestros astilleros de contar de inmediato con un instrumento como el plan que les permita alcanzar la competitividad, la calidad, la fiabilidad en los plazos y otra serie de aspectos, haría que cualquier demora ulterior en el arran-

que de las acciones que el propio plan prevé fuera simplemente una opción poco seria, poco responsable. Por tanto, estamos dentro de un calendario bien determinado, con el tiempo preciso para hacer una discusión sosegada, pero al mismo tiempo rigurosa, y para alcanzar unos objetivos que el Gobierno —ya les he anunciado y lo he dicho muchas veces en público— pretende que sean objetivos acordados.

¿Cuál es el contenido del plan que se ha presentado? Permítanme detenerme en algunos de los elementos básicos para entender el contenido del plan, que está muy lejos de ser un puro plan de ajuste de plantillas, como algunos han definido, o un plan que no tenga en cuenta a todos los demás aspectos que han de ser contemplados en una estrategia de competitividad y de sostenimiento del sector.

En primer lugar, déjenme que retome una parte de lo que les decía anteriormente sobre la evolución del mercado. El año 1990 es ciertamente un punto de referencia en la historia reciente de la construcción naval. En ese momento el mundo alcanza el mínimo histórico de capacidad de construcción de buques mercantes de los últimos treinta años, con 15 millones anuales de toneladas de registro bruto compensado, como consecuencia de los durísimos ajustes a que todos los países, incluido el nuestro, se sometieron durante el decenio de los años ochenta. Al mismo tiempo, la demanda había repuntado desde los niveles mínimos de años anteriores hasta alcanzar otros más aceptables. Como consecuencia, los precios de los buques mostraron un aumento suficiente para que los astilleros más eficientes del mundo, japoneses, coreanos y algunos europeos, saliesen de la situación de pérdidas crónicas en que se había desenvuelto la construcción naval durante los diez años precedentes.

Las perspectivas de futuro para los años noventa aparecían como perspectivas optimistas, previéndose una consolidación de la demanda y también de los precios de los buques. Algunos países, viendo ante sí una época de bonanza, se dispusieron a sacar partido de ella aumentando su participación en el mercado, para lo cual iniciaron la ampliación de sus instalaciones, como en el caso de Corea del Sur, o planearon la reconversión de sus astilleros militares en astilleros civiles, el caso de los Estados Unidos y de varios países de la antigua Unión Soviética. Esta situación indujo también a la entrada en el mercado de países, como China o Polonia, que utilizan esta industria como medio de generar divisas para sus economías. La Guerra del Golfo de 1990-91 trastocó este escenario rompiendo la burbuja de expectativas del comienzo de los noventa. Primero se produjo un período de atonía de demanda en 1991-92 que redujo drásticamente la cartera de pedidos de casi todos los astilleros del mundo y, aunque la demanda se ha recuperado a partir de 1993, la necesidad de obtener contratos desembocó en una guerra de precios liderada unas veces por Corea del Sur, otras por Japón, que durante el año 1994 propició la paradoja de unos precios en franco descenso mientras las carteras de pedidos alcanzaban máximos históricos no registrados desde mediados de los años setenta. Como dato si quieren, algo más que anecdótico, los astilleros coreanos anunciaron en 1993 la construcción de nuevos diques y

astilleros, con una capacidad adicional que equivale a más de la mitad de la capacidad europea actual (solamente en un país, Corea del Sur), y que supone un aumento espectacular de la cuota de mercado acercándolos al nivel de Japón que sigue siendo el líder. Estas nuevas instalaciones han entrado en funcionamiento, en su mayor parte, durante 1995 y serán plenamente operativas en 1997-98. Por cierto, la Unión Europea, en el marco de los acuerdos de la OCDE, ha expresado serias advertencias a Corea sobre el atentado que esto podría ser para las propias relaciones en el ámbito del Acuerdo y las enormes desventajas que para todos, incluso para la cooperación entre países, podría derivarse de una ampliación de la capacidad como la que se está proyectando y en parte ejecutando en Corea.

Por otra parte, para luchar contra los problemas de los bajos precios, todos los astilleros del mundo han aplicado energéticas medidas para reducir costes, generalmente con éxito. La productividad media de los astilleros creció de forma acelerada durante estos años y, como consecuencia, la capacidad mundial de producción aumentó también, ya que al principio pocas empresas reconocieron la necesidad de mantener el tope de capacidad productiva de 1990. Para 1995 la capacidad mundial ha aumentado hasta 17,5 millones de toneladas anuales de registro bruto compensado; es decir, el 17 por ciento más que en 1990. Mientras tanto, sin embargo, y a pesar del repunte importantísimo de la demanda, las entregas de los astilleros de todo el mundo han pasado de diez a doce millones de toneladas de registro bruto compensadas anuales, entre 1990 y 1994, con lo que el exceso de capacidad frente a entregas se ha mantenido. Este margen entre oferta y demanda es el que ha forzado la baja de precios ya comentada. Para los próximos cinco años es posible que la demanda aumente, quizá algunos piensan que podría crecer hasta el 30 por ciento, pero las previsiones son que la demanda aumentará al menos en la misma proporción, por lo que se mantendrá un nivel de ocupación general relativamente bajo que impedirá un repunte sustancial de los precios.

¿Qué ha ocurrido con los astilleros europeos y con los astilleros españoles? Por lo que se refiere a los astilleros públicos españoles durante los años 1990 a 1994 han desarrollado, después de las medidas más importantes de las sucesivas reconversiones, un llamado plan complementario para mejorar su competitividad y ponerla al nivel de los mejores astilleros europeos. En este período se consolidó el retorno al mercado alcanzándose el reconocimiento de la imagen internacional de la empresa; se realizaron, asimismo, sustanciales inversiones en infraestructuras, en tecnología, en formación para la mejora de los procesos productivos. Como resultado, las mejoras de productividad han sido espectaculares, pero, al no haber sido seguidas al menos con el mismo nivel, por reducción de plantillas como las que han tenido lugar en otros astilleros, las mejoras tuvieron un menor reflejo sobre la cuenta de resultados, a pesar de que los buques se construían de manera notoriamente más eficiente.

Para que tengan una impresión general, los principales astilleros europeos siguieron procesos similares, pero a la

vez redujeron sus plantillas de forma tan importante como un 30 por ciento de media; estoy hablando del período 1990-1994. En el mismo período nuestros astilleros, probablemente para bien, o con el intento de que fuera para bien, redujeron sus plantillas el 7 por ciento. Esto, que en la lógica fría de los números probablemente resulta hasta inhumano, sin embargo significó una pérdida de competitividad relativa en una coyuntura de mercado con bajos precios. Por tanto, ante la necesidad de posicionarse en el mercado de nuevas construcciones de forma que se exploten aquellos segmentos del mismo que mejor potencial ofrecen, hay dos alternativas (y hablo ahora del mercado de nuevas construcciones y de la selección de negocios) en las cuales debiera basarse el Plan de competitividad. La primera es desarrollar nuevas tecnologías y productos para nichos especializados de mercado en los que no haya muchos competidores, de modo que se puedan obtener unos precios más remuneradores. Compiten en estos mercados algunos astilleros japoneses, famosos por su capacidad de innovación, y los astilleros europeos dedicados a la construcción de buques de pasaje, de buques gaseros, de grandes portacontenedores y de artefactos especiales «off shore».

Sin embargo, es muy difícil sostener un grupo de astilleros exclusivamente en base a estos productos, puesto que estos mercados de alta tecnología son pequeños y solamente suponen entre el 10 y el 20 por ciento de la demanda mundial. Para situarse en estos segmentos del mercado, la tecnología del producto debe ser muy sofisticada y, además, mantenerse permanentemente en desarrollo para no ser alcanzada por competidores que tengan costes más bajos o notoriamente más bajos. En este terreno, los astilleros deben ser capaces de ofrecer una absoluta fiabilidad en calidad y en plazos de entrega. En estos buques, tienen capital importancia las instalaciones y equipamiento que incorporan y que requieren una alta especialización de la industria auxiliar. La experiencia previa en buques similares es siempre necesaria y su falta penaliza fuertemente el precio. Por ello, las empresas que construyen buques de alto valor añadido tienen por característica una gran capacidad de investigación, de desarrollo, de ingeniería, así como una importante base industrial asociada. Sin embargo, el grueso del mercado lo constituyen buques de tipo estándar. Más del 80 por ciento del tonelaje construido en el mundo, en 1993 y 1994, han sido buques de baja y media tecnología, tales como petroleros —no crean que los petroleros son buques de altísima tecnología en general—, graneleros, portacontenedores, frigoríficos y similares. Estos buques, cuya tecnología está al alcance de un buen número de competidores, se venden principalmente en base a una condición que es el precio. En consecuencia, a largo plazo, los astilleros que quieran ser rentables construyendo buques estándar tendrán que ser también líderes en costes y, dada la globalización en los aprovisionamientos, los costes de materiales son muy similares para todos los competidores, por lo que las ventajas competitivas vendrán del coste relativo de la mano de obra propia y de la eficiencia de la industria colaboradora, ya sea por su bajo coste, como en Corea, China o en Europa oriental, o por su alta

productividad y sofisticación, como en Europa occidental y Japón.

Por tanto, nuestros astilleros se enfrentan a una dura competencia. Sus costes laborales son un 40 por ciento más altos que los de Corea del Sur, por lo que, realísticamente, no podrían basar sus estrategias en la producción masiva de buques estándar en una confrontación directa con los superastilleros coreanos; probablemente, ni siquiera es deseable. Para ello, sería necesario algo que me parece que este país no debe pretender ni seré yo quien lo predique: una rebaja drástica de nuestros costes, especialmente laborales, junto con cierta subida de los mismos en Corea del Sur; un proceso tan imposible como socialmente indeseable en la parte que nos toca.

En cambio, nuestros astilleros tienen hoy una pequeña ventaja de costes frente a los principales astilleros europeos y hasta los japoneses, pero tan limitada que no basta para salvar las diferencias tecnológicas que en parte nos separan de ellos, excepto en unos cuantos nichos de mercado, que son todavía insuficientes para mantener el nivel de actividad actual. Además, no se lo quiero ocultar, esta ventaja es insegura, puesto que buena parte de ella resulta de movimientos de las paridades monetarias, que pueden invertirse en el medio plazo y, adicionalmente, porque los competidores japoneses y europeos trabajan denodadamente para rebajar sus costes.

La política de producto de los grandes astilleros públicos españoles se orienta, por una parte, hacia productos que, permítanme la expresión, llamaríamos cresta, productos de alto valor añadido, junto con un complemento de productos valle, de menor tecnología, para garantizar una carga de trabajo estable. Por ello, deben enfrentarse en los años venideros a retos que estarán, por un lado, en una política de producto y desarrollo tecnológico que permita la entrada y explotación de nichos de mercado de alta tecnología y, por otra parte, en la consolidación de unas mejoras importantes de productividad para poder competir, también de forma limitada, en algunos segmentos de mercado de buques de tecnología media bien seleccionados.

Por lo que hace referencia a los buques pequeños, el mercado de buques pequeños se rige por parámetros similares en parte a los ya citados, pero con un contenido de demanda regional mucho más acusado. La mayoría de los buques de tamaños medios y pequeños se contratan en astilleros del mismo país armador; en casos excepcionales, se abre el abanico para considerar astilleros de la misma región del mundo, pero muy rara vez los contratos se adjudican a un astillero de continente diferente del armador. Por ello, los astilleros pequeños sufren especialmente la falta de una flota nacional importante que genere demanda doméstica, lo cual, como consecuencia de muy diversos hechos, es también en parte una realidad de nuestro país.

En paralelo con lo anterior, las principales predicciones del mercado apuntan hacia una relativa debilidad en la demanda de buques grandes, lo que está obligando ya los grandes astilleros a concentrar una parte sustancial de su capacidad en la producción de buques de menor tamaño. Así, por ejemplo, el mayor astillero del mundo, un astillero coreano llamado Hyundai Heavy Industries, de Corea del

Sur, dedica el 50 por ciento de su capacidad a *construir buques de tamaño medio*. Esta invasión del mercado de los pequeños astilleros por parte de los grandes es selectiva y, para aprovechar la potencia de sus instalaciones, se dirige a los buques de tipo estándar que se pueden construir en series largas.

Sin embargo, hay otro mercado de buques pequeños, totalmente distinto del citado, que demanda buques especiales o series muy cortas, a la medida de clientes también con flotas de menor tamaño. La aproximación a este mercado requiere un estilo de gestión y organización que un pequeño astillero independiente puede ofrecer en condiciones ventajosas frente a un gran grupo. Por esto se plantea en el actual plan objeto de negociación, la conveniencia de separar estas actividades de las de los grandes astilleros, por lo que se propugna la desinversión de los astilleros pequeños del grupo.

Una referencia obligada también a otra de las facetas, además de las grandes construcciones y de las de los buques pequeños, es la relativa a las reparaciones y las conversiones. El negocio de reparaciones navales es una actividad de un contenido muy elevado en mano de obra, mucho más elevado que el de las nuevas construcciones, mientras que la tecnología y las posibilidades de automatización de procesos son muy reducidas; por ello, la ventaja relativa de los países con bajo coste de mano de obra es sustancial. Independientemente de que suba o de que baje la demanda mundial de reparaciones navales, son hechos constatables que la actividad se está desplazando hacia países en desarrollo y que cada año se cierran más astilleros en los países de nuestro entorno europeo y en Japón. Algunas recientes estadísticas sobre cierre de astilleros dedicados a reparaciones en Europa son realmente impresionantes por dramáticas.

A esto se suma que el centro de gravedad de las actividades marítimas mundiales se está desplazando progresivamente del Atlántico al Pacífico, por lo que cada vez habrá más competencia y menos mercado disponible para nuestros astilleros de reparaciones. Por otra parte, las normas anticontaminación y de protección medioambiental de la Unión Europea requieren una enorme inversión para adaptar las instalaciones a las mismas. Esto potencia, además, el desplazamiento de los clientes hacia áreas del mundo más permisivas. Por todo ello el plan (plan susceptible de negociación, insisto, y naturalmente dirigido a un proceso de negociación) propone en su actual versión la salida del grupo de esta actividad.

En cuanto a las grandes conversiones de buques que tradicionalmente se han venido efectuando en los astilleros de reparaciones, la experiencia de los años recientes demuestra que éste es un mercado con demanda irregular, con grandes picos y valles en la carga de trabajo. Para los picos se necesita una potente capacidad de respuesta para la que típicamente es necesario contar con la ayuda que sólo puede dar un gran astillero de nuevas construcciones, mientras que resulta económicamente inviable rellenar los valles sólo con actividades de reparación. En consecuencia, hay que concluir que la simbiosis entre reparaciones y grandes transformaciones o conversiones no es lo más ade-

cuado, mientras que ofrece buenas perspectivas la concentración en un solo centro de trabajo de actividades de nuevas construcciones y de grandes conversiones o transformaciones.

Pues bien, en este marco de reflexión estratégica sobre política de producto y posibilidades de competitividad en los diferentes mercados de los distintos resultados de la construcción naval, el Plan estratégico de competitividad a la ahora de formular los objetivos ha tenido en cuenta como datos de llegada y como parámetros de referencia los siguientes: alcanzar la rentabilidad en el año 1997; una previsión modesta de incremento de los precios de mercado en dólares, en 1997, menor o igual al cinco por ciento; un ahorro neto en los aprovisionamientos mayor o igual al ocho por ciento; una limitación de los gastos financieros sobre ventas, en este momento absolutamente disparatados, inferiores al tres por ciento e incluso un proceso de sacrificio, desde el punto de vista salarial del 10 por ciento, en 1996, y la congelación salarial hasta alcanzar beneficios.

Dada la dimensión del esfuerzo que se requiere y el plazo que tenemos para conseguir los objetivos, el plan no puede ser un plan para una mejora evolutiva, para una mejora reposada para el que tuviéramos todo el tiempo del mundo, sino que tiene que ser un plan de transformación de gran profundidad. Quiero decirles que el plan no se limita a los aspectos más duros de un proceso de reestructuración. Un plan como éste que pretende la transformación de nuestros astilleros y la mejora profunda de su competitividad debe incidir, y así lo hace, sobre todos y cada uno de los factores, algunos tan relevantes como los que a veces adquieren más notoriedad pública, de los que depende en definitiva la competitividad. Así, se han definido y estructurado programas de actuación para la reorganización del proceso integral de la ingeniería, para el desarrollo de productos competitivos, para la transformación de los procesos de producción, para la optimización de los aprovisionamientos, para el fortalecimiento de la acción comercial, para la simplificación de los circuitos operativos y de información, para el rediseño del esquema de relaciones laborales y para la innovación tecnológica.

Los criterios básicos que se han seguido para la reestructuración de las unidades que constituyen la actual división de construcción naval son: Una decidida tendencia hacia la concentración de actividades; abandonar aquellas líneas de negocio que no tienen y no parece puedan tener perspectivas claras de rentabilidad al menos en el marco de la división de construcción naval; conseguir la mayor protección contra los períodos de subactividad y sus nefastas consecuencias económicas y transferir hacia otros ámbitos empresariales aquellas actividades que pueden desenvolverse mejor en ese contexto.

Así pues, y teniendo en cuenta tanto los objetivos como los criterios que les acabo de exponer, las actuaciones que como conclusiones emanan de unos y otros son: Determinar como núcleo del negocio a los grandes astilleros de nuevas construcciones de Puerto Real y Sestao, junto con Astano en el mercado «off shore»; mantener la actividad de la fábrica de motores de Manises, por su interés estraté-

gico interno; considerar de interés marginal para el grupo a los pequeños astilleros de nuevas construcciones y consecuentemente proceder a la desinversión en los mismos en condiciones —quiero insistir— que garanticen su continuidad; condicionar la actividad de reparaciones a la posibilidad de reorientarlas hacia las transformaciones como actividad complementaria de los grandes astilleros; reorientar las actividades de desarrollo tecnológico mediante la creación de un centro específico que garantice la potenciación de la innovación y la ingeniería del grupo, y reducir la dimensión de los servicios corporativos de acuerdo con la mayor transferencia de responsabilidad a los diferentes centros de trabajo que se mantengan en el grupo.

En cuanto al dimensionamiento que contempla el plan, el objetivo que se persigue es evitar la aparición recurrente de la infrautilización de las plantillas manteniendo, sin embargo, un nivel de producción superior al actual. Para ello se requiere mejorar la productividad, reducir los plazos de construcción y acudir a la aportación adicional de una industria complementaria (quizá debemos dejar ya la vieja terminología de la llamada industria auxiliar), que deberá moverse al mismo ritmo que los astilleros en el camino de la mayor eficiencia.

En lo que respecta a la evolución prevista en las plantillas de los astilleros de la división de construcción naval, en el actual plan, antes de iniciarse el proceso de negociación, saben que se contempla un importante volumen de bajas, bajas que se consideran en este momento adecuadas para alcanzar los objetivos en términos de competitividad que se han planteado como condición de supervivencia en las nuevas condiciones que se plantea la construcción naval. Conocen las cifras que implican un horizonte de 5.000 empleados, en el año 1997. Las plantillas-objetivo para 1997 serían: 1.082, en Astano; 1.324, en Puerto Real; 1.090, en Sestao; 285, en Manises; 91, en el Centro tecnológico, y 76 en los Servicios corporativos. Las cifras finales para 1997 correspondientes a los astilleros que podrían desinvertirse, serían: 375, en Juliana; 335, en Barreras; 216, en Astander. Esta cifra implica en este momento la existencia de unos excedentes o el cálculo de unos excedentes de 5.282 personas. Para estas bajas se prevé utilizar un procedimiento mixto de jubilación anticipada para 3.219 personas, siendo los restantes ceses mediante bajas incentivadas.

La evolución de resultados que el Plan estratégico hasta la consecución de beneficios, en el ejercicio de 1997, contempla unos resultados, negativos todavía en el año 1995, de 45.396 millones; 17.000 millones negativos, en el año 1996, y beneficios a partir de 1997, todavía modestos en ese año, por 1.445 millones. Eso implicaría, no obstante, el mantenimiento e incluso el intento de captar mayor mercado, aunque las previsiones están hechas más sobre la base de mantenimiento de las actuales cifras de ventas.

Frente a la alternativa de una reestructuración más rápida, se ha optado, en este plan, por una que lamina las aportaciones, aun a costa de perjudicar los resultados intermedios, y que supone conseguir igualar, al final del plan, los recursos propios de la empresa con el inmovilizado neto, lo que permitirá en consecuencia una disminu-

ción del endeudamiento que tendrá como resultado también reducir los costes financieros al tres por ciento de las ventas.

Después de describirles algunos de los datos fundamentales del plan, quisiera decirles que el coste establecido en el mismo está sujeto a la limitación de las aportaciones incluidas en el acuerdo OCDE que les he mencionado al principio.

Me gustaría terminar esta fase o esta parte de mi exposición diciendo algo más. Estamos en una situación que nunca he ocultado, que es grave y difícil, y las perspectivas del futuro en el sector de la construcción naval a nivel mundial, la imposibilidad de seguir manteniendo los actuales niveles de ayudas públicas desde el punto de vista legal, hacen imprescindible, para garantizar la viabilidad del sector en nuestro país, que los astilleros públicos españoles pongan en práctica un plan estratégico de competitividad de carácter global, una de cuyas facetas, pero desde luego no la única, es un proceso de ajuste en la capacidad y también en las plantillas.

He dicho —y casi he empezado por ello— que el objetivo del Gobierno es que este plan sea negociado con los sindicatos y, además, pactado; por ello el Gobierno mantiene y mantendrá una actitud flexible en sus planteamientos. He dicho y reiterado que el plan es un plan abierto en todos sus extremos a la negociación. Con las propuestas realizadas, cuyos costes les he descrito y cuyos efectos no ignoro, tenemos la convicción en este momento de que se conseguiría un sector viable económicamente en las condiciones que estarán vigentes a partir del 1.º de enero del próximo año. Si digo que es un plan abierto es porque cualquier proceso de negociación debe permitir explorar la búsqueda de soluciones alternativas a las propuestas. Solamente encuentro un límite a este proceso de negociación, y es el límite de no engañarnos a nosotros mismos, no hacernos trampas a nosotros mismos, esto es, no plantear alternativas falsas que no sirvan para asegurar el futuro. Creo que sería lo peor que podríamos hacer, sobre todo comprometiendo recursos tan importantes como los que se piensan comprometer en este plan, si el plan que finalmente surgiera del proceso de negociación fuera un plan sin credibilidad y, por tanto, sin futuro, porque a partir del 1.º de enero de 1996, si el plan no produce sus resultados, no será posible dar marcha atrás, será necesario aplicar otras medidas eventualmente muchísimo más duras.

Sobre estas bases, quiero terminar esta parte de mi exposición expresando mi confianza de que la mesa de negociación con los interlocutores sociales pueda llegar a un acuerdo que garantice la viabilidad del sector y la más adecuada utilización de los recursos públicos disponibles.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Iniciamos el turno de los grupos parlamentarios. Por el Grupo Popular, tiene la palabra don Arsenio Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Señorías, realmente, señor ministro, si un diputado del Partido Popular hubiera hecho la descripción de la situación actual tal y como usted acaba de hacerla, el califica-

tivo más bajo que se nos aplicaría sería el de catastrofistas, o se nos diría que vivíamos de espaldas a la realidad y que probablemente no sabíamos en ningún momento ver el lado positivo de las cosas. Si hay algo que yo encuentro altamente positivo en su intervención, señor ministro, es que por fin algún miembro de este Gobierno, desde el año 1984, reconozca y crea que el sector naval en España puede volver a ser un sector pujante y podemos volver a competir en el mercado internacional.

Decía usted que había varias alternativas, entre las que se encontraba una política continuista mirando hacia el pasado, o —lo definió mejor en la primera parte de su intervención— un sector naval del futuro en el marco del pasado. Pues bien, yo no creo que haya nadie en este momento que pretenda un sector naval en España de futuro en el marco del pasado, sobre todo teniendo en cuenta que en su última comparecencia en esta misma Comisión y en esta misma sala del Grupo Parlamentario Popular, y yo creo que el resto de grupos de la Cámara, dijimos que estábamos deseando pasar las páginas de la historia de las reconversiones, esa maldita palabra —reconversión— que en este sector ya empieza a cansar, y mirar hacia el futuro, pero analizando lo que hasta ahora habíamos hecho y viendo lo que se podía hacer en el futuro más inmediato.

Pues si usted cree, como nosotros creemos pero por diferentes motivos, que esa política continuista no puede continuar, ni la política abandonista de tirar la toalla. No sé a quién se refería, probablemente sea al Presidente del Gobierno cuando en diciembre del año 1993 decía en Washington que el sector naval español no tenía ningún futuro y había tendencia a empeorar, o a las declaraciones de algunos otros compañeros suyos, ministros de Industria con anterioridad a usted, que decían que la mejor política industrial era la que no existía, a lo mejor hoy nos encontramos padeciendo las consecuencias de esas declaraciones o, lo que es más grave, de la aplicación de esa frase; pero nos encontramos, señor ministro, ante una situación de la que alguien tiene que responder, porque si todos tenemos muy buena voluntad para tratar de aplicar un plan estratégico no es menos cierto que aquí habrá alguien sentado en ese lugar de la mesa que tenga más responsabilidades que los que estamos en este lugar de la mesa. Hablar de que el sector naval ha caído en picado y volver hacia atrás, que yo no pensaba hacerlo ni tenía intención de hacerlo, me ha inducido a tomar algunos datos y hacer análisis de algunas cosas que yo pretendía y suponía ya superadas.

En el año 1984 se inicia un proceso de reconversión industrial con aquel famoso Real Decreto 1271/1984, que su pone un ajuste puro y duro de plantillas y —permítame que le diga y voy a utilizar la palabra— una *canibalización* de los astilleros, desde el punto de vista de que no se racionalizaron las plantillas; fue un plan formulado en veinticuatro horas y los astilleros españoles se quedaron prácticamente desertizados. Pero no vamos a hacer historia de todo aquello, señor ministro, vamos a pasar esa página de la reconversión naval en España, aunque alguien tendrá que decir qué ha supuesto que desde el año 1984 hasta ahora y después de lo que nos ha costado ese proceso de reconversión, dentro del sector naval todavía no estemos obte-

niendo resultados positivos; alguien tendrá que responder de eso, ¿o no, señor ministro? De que al día de la fecha y en los últimos doce años se hayan perdido cerca de 385.000 millones de pesetas dentro de lo que es la construcción naval en el sector público, alguien tendrá que responder de ello, cuando nos hemos gastado más de 700.000 millones de pesetas en procesos de reconversión dentro del sector naval. Después de todo eso, algún resultado positivo habría que obtener, y yo creo que como grupos de la oposición y de control al Gobierno, dentro de lo que es un debate ideológico y de propuestas y no un debate político, es nuestra obligación reclamar del Gobierno que por lo menos dé alguna explicación de qué han sido estos últimos años de importantes gastos en bajas incentivadas, en jubilaciones anticipadas, en reestructuración de astilleros, en supresión de superficies en metros cuadrados, para llegar a la situación que hoy nos pinta usted aquí y da la sensación de que, de no aplicar este Plan estratégico, el día 1.º de enero del año 1996 habrá que cerrar el tenderete y cerrar todos los astilleros en España.

De su intervención me agrada saber que está abierto al diálogo y a la negociación, y recuerdo que eso lo dijo también en su última intervención, señor ministro, pero me alegra mucho más saber que este Plan estratégico empieza, si no a tambalearse, sí a no ser tan duro como en un principio se planteaba. Me alegra saber que usted ya pone encima de la mesa que no es necesario en todo caso cerrar alguna instalación o que, por lo menos, se plantea la alternativa de no cerrar ninguno de los astilleros, o incluso empezar a hablar del ajuste de plantilla, que no tendría por qué llegar a esos aproximadamente 5.800 trabajadores que usted acaba de decir aquí hoy.

Señor Ministro, lejos de entrar en ningún tipo de demagogia y ciñéndonos a la estricta realidad de los hechos, sabemos de dónde venimos y no queremos seguir mirando al pasado porque lo lamentable es la situación en que nos encontramos, porque no es ni de ayer para hoy, sino que estamos hablando del año 1984 y nos encontramos en el año 1995. Por tanto, si desde aquella primera reconversión de bajas incentivadas, de jubilaciones anticipadas en las que las ofertas y jubilaciones que se realizaron llevaron a los trabajadores a estar en los fondos de promoción de empleo prácticamente con el 100 por cien del sueldo, o aquellas zonas de urgente reindustrialización o zonas industriales en declive que al final no dieron los frutos deseados, hemos sufrido dos reconversiones más, la primera pregunta que le hago, señor Ministro, y me gustaría que contestara, es a dónde ha ido destinado todo el capital que España se ha gastado durante estos últimos años en procesos de reconversión dentro del sector naval para que al día de la fecha usted nos diga que todavía tenemos que seguir reduciendo plantillas y capacidades para conseguir incrementar lo que puede ser la competitividad en el marco internacional.

Pero vamos al mercado actual, señor Ministro, y después hablaremos y tocaremos otros temas y otros astilleros, ya que usted se compara con Corea del Sur, con China, con Japón, con Hyundai, que habrá que analizar dentro de un rato qué ha invertido Hyundai en investigación y desa-

rollo. Vamos a compararnos con Finquiantieri en Italia, que está mucho más cerca, con el Bremer Vulkan en Alemania, con la compra del MTW en Alemania del Este por parte de Bremer Vulkan que no ha incrementado capacidades pero han cerrado diques y ha construido uno muy superior a los que tenía, o vamos a ver qué es lo que está pasando con Chantier de l'Atlantique. Es decir, dónde están los costos de personal en esas zonas y qué es lo que está pasando en España.

La evolución del mercado, como usted muy bien ha dicho, señor Ministro, es una evolución positiva. De esos barcos a los que usted se refiere, simplemente en graneleros (que parece que como son unos barcos excesivamente grandes se pueden despreciar porque no son de tecnología punta), el año pasado la demanda fue la mayor en la historia de la contratación de graneleros y se elevó a 19,5 millones de toneladas. Y en petroleros, que se mantuvo, estuvo en 12,5 millones de toneladas. Me podría decir, señor Ministro, ¿qué ha cogido España de ese incremento de la demanda mundial? Es simplemente una curiosidad. ¿En dónde hemos picado? ¿Qué astillero nuestro ha cogido algo en esa tajada que se está repartiendo a nivel mundial del incremento de la demanda, después de los ajustes que se han venido haciendo desde el año 1984?

Señor Ministro, da la casualidad de que en el año 1994 se incrementa la cartera de pedidos en el mundo en un 20,5 por ciento, ¿me puede decir qué acceso ha tenido España a ese incremento del 20,5 por ciento? Me puede decir, señor Ministro, ¿cómo es posible que España no haya sido capaz ni siquiera de contratar, ni siquiera de construir las 400.000 toneladas de registro bruto compensadas (cifra ridícula, así considerada por todos los sectores sociales) que nos permite la Unión Europea tan benévolutamente? ¿Cuál es el motivo? Me puede decir, en ese incremento del 20,5 por ciento de la demanda mundial, ¿a qué porcentaje ha tenido acceso España? ¿Sabe usted, señor Ministro, que en el año 1994 ha habido 41 millones de toneladas de peso muerto en barcos nuevos, la más alta desde el año 1974? ¿Me puede decir, señor Ministro, dónde está España y qué parte de ese tonelaje han conseguido los astilleros españoles?

Podemos perdernos en cifras, señor Ministro, unas positivas, otras negativas, unas mejores, otras peores, pero la evolución del mercado, y en eso coincido con usted, señor Ministro, está creciendo. La demanda crece. Quizá habrá llegado el momento de preguntarse cuáles son los motivos por los que tantos cientos de miles de millones invertidos en reconversión en el sector naval no han comenzado a dar sus frutos, ni siquiera a día 26 de julio de 1995. Eso es algo que el Grupo Parlamentario Popular pone encima de la mesa, porque nos parece lógico hacerlo así, señor Ministro.

Si hablamos de futuro, por no seguir hurgando más en las heridas y hablando de una etapa que es realmente lamentable para España, dentro de la construcción naval, que son estos últimos años desde 1984, el Grupo Parlamentario Popular, señor Ministro, no habla aquí por hablar. El Grupo Parlamentario Popular viene planteando alternativas desde hace muchos años, y ahí están los «Diarios de Sesiones», que en ocasiones han sido aceptadas y en oca-

siones no. Por tanto, tenemos todo el derecho del mundo a criticar lo que entendemos que es una política no acertada dentro de este campo. Con todos los respetos para lo que está haciendo el Gobierno, exigimos el mismo respeto para lo que nosotros entendemos no es una política acertada dentro del sector de la construcción naval. Y me alegra coincidir con el Colegio Oficial de Ingenieros Navales, con las Asociaciones de Marina Mercante, con lo que puede estar pasando dentro del mundo laboral, los agentes sociales, con lo que está pasando con gobiernos institucionales de comunidades autónomas, independientemente de su color, e incluso me gusta coincidir en este caso concreto con destacados líderes socialistas de Andalucía, de Galicia y de aquellas zonas que están baqueteadas por tanto proceso de reconversión naval, sin ver frutos a día de la fecha. Por tanto, señor Ministro, permítame que le diga que si hay tantos sectores sociales, tantos partidos políticos, incluido el suyo, que no ven lógico este plan estratégico, nosotros podemos decir también que no lo entendemos y el Gobierno empiece a pensar que en este momento quien da la nota discordante no son todos los demás, sino que probablemente donde esté el error sea en su propia casa. Por ello, señor Ministro, nosotros le vamos a recordar aquí hoy las distintas políticas que hemos venido realizando, ofreciendo y planteando en el Congreso de los Diputados.

Usted ha hablado de algo que es importante y cierto: las cargas financieras que tienen los astilleros públicos hoy en día. Pero se olvida, señor Ministro (y yo le hice la pregunta en la pasada Comisión y creo que usted la recuerda perfectamente), de por qué el Gobierno tarda en pagar a los astilleros lo que le corresponde en primas y ayudas a la construcción naval que vienen de la Unión Europea, hasta el extremo de que por acudir al crédito, una vez que se cobra la prima, es prácticamente imposible hacer frente a los intereses que generan esos créditos. ¿Cuáles son esos motivos, señor Ministro? ¿Hacia dónde se desvían esos dineros? Porque tiene usted razón en lo que dice: hay una carga financiera realmente alarmante. ¿Qué hacen ustedes por subsanarla? Me gustaría saberlo, porque las primas creo que se cobran puntualmente. Señor Ministro, el día 7 de junio le preguntábamos qué era lo que estaba pasando con la carga financiera de los astilleros y quizá hoy, señor Ministro, pueda darnos una explicación sobre este tema.

Hemos hablado de inversiones en I+D, pero ¿en qué I+D ha invertido España? Blohm and Voss, uno de los astilleros más importantes del mundo, que está en Hamburgo, en los años setenta se dedicó a la construcción de portacontenedores rápidos de 24 nudos de velocidad —ni siquiera Japón fue capaz de parar la construcción que se estaba realizando en esos astilleros— y, anticipándose a todo lo que iban a ser las reconversiones navales, industriales o lo que pedía el mundo entero, en los años ochenta se dedicó a poner en práctica un método modular meco para fragatas que hoy en día es prácticamente el que está aceptado en todos los astilleros del mundo. Pero es que hoy, en los noventa, con un tipo de barco que prácticamente no está ni siquiera tecnológicamente reconocido más que en sus canales y experiencia, se van a hacer cargueros rápidos de hasta 29 nudos de velocidad. ¿Sabe us-

ted por qué? Por la liberación de cabotajes dentro de muy poco tiempo, que se producirá probablemente a mediados del año que viene. ¿Van a volver a coger a España con el paso cambiado? ¿No vamos a ser capaces de incrementar nuestra tecnología para estar en la tecnología puntera y no a remolque de lo que nos dictan otros astilleros del mundo? ¿Sabe usted, señor Ministro, que en España nos hemos cargado todas las empresas de ingeniería que existían y estamos acudiendo desde las empresas públicas a Delta Marín, una empresa finlandesa y se está acudiendo a empresas croatas, ya que no hay en España empresas de ingenierías. Esta es la realidad.

¿Dónde está la inversión tecnológica, señor Ministro, en este punto que nos rodea, en donde los ordenadores y los simuladores cada vez son más importantes y cada vez toman mayor cuerpo a la hora de realizar experimentos? Recordábamos aquí Hyundai, un astillero que ha asociado un centro de experiencias aerodinámicas, fundamental para el desarrollo tecnológico de los astilleros. Aquí tenemos el Centro Aerodinámico de Experiencias de El Pardo, en el que todavía estamos haciendo ensayos que se han dejado de hacer hace muchos años en otros países del mundo. Somos incapaces de estar en la tecnología puntera de simuladores de a bordo y cuando queremos hacerlos tenemos que acudir al Royal Scheldy de Holanda, u otros astilleros del mundo. ¿Dónde está la inversión en I+D que se ha producido en España? ¿Qué producto hemos producido? ¿Qué inversión en I+D se ha consolidado en un producto exportable? Porque podemos haber invertido muy poco y, por tanto, no tener nada, o podemos haber invertido mucho y no haber conseguido absolutamente nada. ¿Dónde está la inversión dentro del campo de la tecnología de construcción naval en investigación y desarrollo? Señor Ministro, nos gustaría saberlo.

Lo de crear redes de comercialización para la exportación —algo en lo que coincidíamos en la última comparecencia—, lo de diseñar políticas de formación —algo en lo que coincidíamos en la última comparecencia—, lo de dotar de capacidad de gestión y de una política comercial agresiva a las empresas —que también lo tratamos en la última comparecencia—, lo de un plan y lo de la necesidad del rejuvenecimiento de las plantillas de los astilleros o, incluso, de la participación de algunos gobiernos autonómicos dentro de los consejos de administración de las empresas públicas allí donde estén ubicadas, está muy bien, pero hay dos factores que son fundamentales y que también hemos planteado, al margen de la industria auxiliar. El primero de ellos, señor Ministro, el mecanismo fundamental es la financiación. El problema no es que tengamos precios más caros que nadie —y eso lo conoce el señor Ministro perfectamente—, España ya ha estado ofertando algunos barcos a precios más baratos que en otros astilleros del mundo. ¿Cuál es el problema, señor Ministro? Usted lo sabe. No tenemos un mecanismo de financiación adecuado ni para la construcción naval, ni para el plan de renovación de la flota de la marina mercante. Y lo que es realmente lamentable es que el 14 de marzo de este año aprobáramos en un segundo intento, a propuesta del Grupo Popular, con el consenso de todos los grupos de la Cámara, la creación

de un mecanismo que se llamaba Fondo de Garantías que cubriría los tramos de hipoteca que no cubre hoy en día la banca oficial. Y hoy, cuatro meses después, por las pegas que existen entre el Ministerio de Economía, el de Industria o el de Comercio, no ha visto la luz pública. Quizá eso ayudaría a solucionar cantidad de problemas. Porque si no puede haber primas a la construcción naval a partir del primero de enero de 1996, en función del acuerdo OCDE, no se dice absolutamente nada de que no puedan existir los fondos de garantía para la construcción naval. No es que el Partido Popular diga en este momento que tiene una barita mágica para solucionarlo todo, en modo alguno, pero no diga usted que buena voluntad, a la hora de proponer determinadas políticas, no hemos tenido. Esto no es un invento nuestro, señor Ministro, esto se ha hecho en Dinamarca y en otros países europeos en los que está funcionando este Fondo de Garantías y se están contratando barcos de esas cifras que acabo de darle hace muy poco tiempo.

Señor Ministro, hay otro tema fundamental, y es el del «fair play» dentro de España y de lo que son unas empresas estatales con otras. Es lamentable, y voy a volver a recordarlo, señor Ministro, que una compañía estatal de transportes, por cierto abanderada fuera de España —habría que repasar qué es lo que está pasando con el segundo registro de buques de Canarias que probablemente incrementará todo lo que es el conjunto marítimo en España, ya que no se puede disociar la construcción naval de la marina mercante y de la marina de pesca, no se puede atomizar tal y como está hoy en día—, una empresa estatal como Trasmediterránea construya un ferry de más de nueve mil millones de pesetas en un astillero de Finlandia, en Masaryard, mientras que en AESA no tenían absolutamente nada de trabajo. ¿Quién es el responsable de esa subactividad, el trabajador del astillero? Yo creo que no, señor Ministro. Yo creo que (y permítame que le diga que no es hacer demagogia, señor Ministro) antes de seguir sangrando de personal las plantillas de nuestros astilleros habrá que exigir responsabilidades a quien después de tantos años de manejar tantos miles de millones de pesetas no han hecho rentable un sector que creemos que tiene unas pérdidas desorbitadas (45.000 millones de pesetas). En eso coincidimos con su análisis, pero alguien tendrá que responder de por qué hemos llegado a esa situación.

Y no sólo ha pasado esto, y usted lo sabe bien. Distintos astilleros del grupo no han podido ofertar en España a determinado tipo de barcos, los dos Ropax que se han construido; mientras que en otro tipo de astilleros se estaban construyendo a 4.500 millones de pesetas unidad, a AESA, que tenía una oferta de 3.000 millones, se le prohibió ofertar para la construcción de esos barcos. Señor Ministro, son datos reales. Por eso exigimos un «fair play» dentro de lo que puede ser la construcción naval en España.

No quiero hacer —ni muchísimo menos creo que lo haya hecho— una intervención derrotista en el sentido de que la construcción naval no tiene futuro. ¡Ya lo creo que lo tiene, señor Ministro! Y no quiero decir, ni muchísimo menos, que el señor Ministro no tenga razón en el enfoque que hace, probablemente la tenga. Pero alguien tendrá que

responder de todo ello, porque las cifras que usted ha manejado de incremento de la demanda mundial, al lado de las cuales he puesto otras, son reales y tienen tendencia a mejorar, y usted lo acaba de decir también. Alguien tendrá que responder de ello.

Por eso hemos criticado, señor Ministro, además de estas políticas que se han continuado, el Plan Estratégico de Competitividad, que desde luego no conocemos por el Gobierno, sino que nos lo hemos agenciado como hemos podido en otras instancias. El Plan Estratégico de Competitividad parte de una base que, desde nuestro punto de vista, no es cierta. Usted dice que arrastran unas pérdidas de 45.000 millones de pesetas en el año 1993; 43.000, en el año 1994, etcétera, y que en el año 1996, de aplicarse este Plan Estratégico, conseguirán reducirlas a 17.000 millones de pesetas. ¿Señor Ministro, a quién se le puede contar eso? ¿En virtud de la aplicación del Plan Estratégico? ¿En virtud de que se vayan 5.000 trabajadores? ¿En virtud de que se congelen los salarios? ¿En virtud de que se reduzcan el diez por ciento? ¿En virtud de que se retiren todos aquellos que cumplan 50 años en el año 1994? ¿En virtud de todo eso van a superar esas pérdidas de menos 45.000 a menos 17.000 millones de pesetas? Señor Ministro, con toda franqueza, no. Eso se enjugará en virtud de los contratos que haya firmado hasta el día de la fecha. Mientras ustedes no me expliquen lo contrario, entenderé que sí, porque, señor Ministro, los plazos de entrega de los barcos son de 16 ó 18 meses, en el mejor de los casos, y 20 ó 24 meses son los que se están aplicando en España.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Señor Fernández de Mesa, permítame que le recuerde que lleva exactamente el doble del tiempo previsto en el artículo 203 del Reglamento para la intervención de grupos. Es sólo un recordatorio.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO:** Señor Presidente, agradezco su benevolencia y voy a concluir.

Lamento que el tiempo esté tasado, aunque lo entiendo perfectamente, pero quiero decirle, señor Ministro, que este plan estratégico nos da la sensación de que se plantea en un momento inconveniente en el que social, moral y éticamente un Gobierno que, desde nuestro punto de vista, está prácticamente —permítame la palabra— agonizando, un Gobierno que en estos momentos no está para dar lecciones absolutamente de nada, plantee una reducción tan drástica de personal, un ajuste de plantilla que ni con mucho se parece a aquel del año 1984, sin que nadie explique cuál es el motivo por el que hemos llegado a esta situación, nosotros no podemos aceptarlo. Por eso decimos, señor Ministro, que este plan estratégico deberían retirarlo o, en el mejor de los casos, negociarlo —lo que están haciendo— con los agentes sociales. Porque estoy convencido de que varios repasos realizados a este plan estratégico concluirán en otro bien diferente.

Espero, señor Ministro, señorías, que el Gobierno socialista, por el bien de la construcción naval en España, sea capaz de introducirnos en un mercado al que histórica-

mente, desde el año 1984, hemos venido renunciando. Estoy convencido de las posibilidades que tiene nuestro sector naval. Lamento no poder decirle, astillero por astillero, cuáles son los reales objetivos que se pueden hacer en cada uno de ellos. Porque no es cierto que en estos momentos todo el tema de reparaciones esté abandonado. ¿Sabe quién se está llevando la tajada de nuestra renuncia a las reparaciones en Cádiz o en Astander? Lisnave, en Portugal, un astillero que está a mitad de camino entre Astander y Cádiz. Hay otros que están consiguiendo diques de mayor porte. Tenemos unos buques de tecnología punta que se pueden hacer en España, y todavía no hemos entrado en el mercado, que son los Shuttle. Tenemos buques como los FSU o los FSPO que se están construyendo en Astano, un mercado que en un principio parecía que el astillero de El Ferrol, el único reconvertido de todos, se iba a ir al garete, remontó la tempestad. Pero nosotros tenemos otra pregunta que hacerle. ¿Dónde están, señor Ministro, las gestiones entre el Gobierno español y Bruselas —aunque después diga que no— para solicitar que cuando menos Astano, cuando estemos en la zona valle de construcción de plataforma off shore, pueda tener la posibilidad de acceder al mercado de construcción de esos barcos, que parece que alguien desprecia, que son graneleros, «bulk carrier» o petroleros, que son los que ha hecho toda la vida España, que son los que ha hecho toda la vida Astano?

Concluyo diciendo que este plan estratégico no nos convence, que entendemos que es susceptible de mejora, que la OCDE impone unas medidas a partir del día primero del año 1996, pero que el Gobierno español se ha dormido en los laureles, no ha aprovechado ni la sexta ni la séptima directivas, y ahora estamos pagando las consecuencias, no de los trabajadores, no de una subactividad querida, sino de la incompetencia de quien ha gestionado durante tanto tiempo el sector naval del INI. Por ello, señor Ministro, nosotros pedimos que este plan sea absolutamente revisado y que, dentro de unos parámetros que se puedan mover en lo que es la penetración nueva en el mercado de la construcción naval, España no tenga por qué seguir renunciando. Con este plan nosotros estamos convencidos de que, por el ajuste puro y duro de plantillas que se plantea, lo único que haremos será cerrar y liquidar el sector naval en España.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Muchas gracias, señor Ministro, por sus explicaciones.

Quisiera comenzar, tal y como usted lo ha hecho, refiriéndome a su anterior comparecencia en esta Comisión de Industria, en la que usted planteaba que en ese momento no podía explicitar con claridad cuáles eran los contenidos del PEC, y manifestaba que esperaba tener la ocasión de debatir con serenidad el contenido de un plan que, obviamente, no puede ser un plan para no hacer nada.

Señor Ministro, la situación social que se ha generado en las zonas afectadas difícilmente permiten debatir en un

clima de serenidad este plan. Difícilmente. Las manifestaciones que se han podido oír en los informativos de esta tarde, en las que los trabajadores decían que para que este plan se aplicase tendrían que matarlos —lo decían literalmente—, indican que el clima de serenidad social no es el que usted pretendía en esa comparecencia que se produjo el 7 de junio. Y este clima de falta de serenidad creo que exclusivamente hay que achacárselo a usted. Pienso que usted ha sido el que ha propiciado esta situación de falta de serenidad porque ha planteado una estrategia de presentación del plan que ha alterado tremendamente la situación social en las zonas afectadas.

El día 7 de junio creo que usted abusó de la buena fe de los grupos políticos que intervinieron en su comparecencia. Se presenta este plan precisamente cuando acaba el período de sesiones y se plantea, además, diciendo que tiene que estar solucionado el tema el 15 de agosto, cuando teóricamente existe la imposibilidad de una comparecencia parlamentaria del Gobierno, a no ser que la reclame la Diputación Permanente del Congreso. Creo, señor Ministro, que no ha sido una forma adecuada de presentación social del plan, y en la política las formas muchas veces son el fondo. En este sentido, considero que usted, como Ministro de Industria, ha sido altamente responsable de esta alteración del clima social que se vive en estas zonas afectadas.

Señor Ministro, viendo cuál ha sido la reacción social tanto de los sindicatos como de las diferentes corporaciones sociales e instituciones (y me refiero concretamente al acuerdo por unanimidad de hoy del Parlamento andaluz), creo que difícilmente va a poder sacar el plan que usted ha planteado en los términos en que lo ha hecho, ni siquiera en unos términos parecidos.

Respeto que usted tenga estas ideas. Si realmente las piensa, respeto que sea así. Pero manifiesto que difícilmente —si no considero la imposibilidad— este plan, en términos similares a los que usted ha planteado, pueda ser sacado adelante. Por lo tanto, teniendo en cuenta que este plan lo presenta usted después de catorce años de la primera reconversión y después de que lleva dos años al frente del Ministerio de Industria sin haber planteado ninguna política diferente, creo, señor Ministro, que si realmente considera que ésta es la solución, debe dimitir, y que sea otro Ministro de Industria el que plantee desde el principio un plan de características similares. Mi Grupo le solicita esa dimisión porque creemos que al no haber dimitido de la política que durante catorce años se viene llevando en Astilleros por parte del Gobierno socialista y por la forma en que se ha presentado el plan, usted tiene la legitimidad para hacerlo, porque es miembro de un Gobierno elegido democráticamente, pero no tiene la autoridad política ni moral para intentar implantar un plan de la naturaleza del que ha planteado.

Dicho esto, quiero manifestarle que aunque respeto que piense de esta manera, mi Grupo Parlamentario no piensa de esa misma manera. Mi Grupo Parlamentario considera que no se puede plantear una operación de esta naturaleza en zonas que han sufrido dos reconversiones, que esas reconversiones no han supuesto la implantación de otras in-

dustrias alternativas, y que esas reconversiones han supuesto que en algunas de ellas se esté hasta en un 42 por ciento de desempleo.

Por otra parte, considera mi Grupo Parlamentario que las expectativas del sector naval a nivel mundial son más favorables que las que expone el Plan Estratégico de Competitividad y las que usted ha expuesto hoy aquí. Por lo tanto, mi Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya considera que es posible la defensa del sector naval en España desde unas premisas diferentes a las que usted ha expuesto. Por ello, consideramos que se debe plantear un plan diferente, que permita el mantenimiento del empleo en las zonas que se encuentran afectadas, el desarrollo del sector naval y las posibilidades de que ese sector naval tenga futuro.

Hay estudios financiados e impulsados por el propio Ministerio de Industria que plantean unas perspectivas, a nuestro juicio, bastante diferentes y mejores que las que usted nos ha planteado. Por ejemplo, la Asociación de Europa Occidental de Constructores de Buques manifiesta que las posibilidades de que la demanda aumente en el año 2000 pueden superar, incluso, hasta el 40 por ciento de lo que actualmente supone la demanda en los diferentes países de la Europa occidental. Y no solamente los países de la Europa occidental, sino que Corea eleva esas previsiones de la Asociación de Constructores de Buques de la Europa Occidental hasta un 20 por ciento más. Por lo tanto, nosotros consideramos que son varias las hipótesis que permiten un escenario más favorable que el que usted nos ha planteado. Y que no son hipótesis planteadas de forma frívola sino en función de razonamientos objetivos que existen hoy en día en la marina mercante y en el sector del transporte naval. Creemos que son razonamientos objetivos el que cada día los países sean más exigentes con las condiciones ecológicas de los buques; que nos encontremos con un envejecimiento real del conjunto de las marinas de los diferentes países y que es necesario un rejuvenecimiento del conjunto de la flota mundial, y muy concretamente de la flota española. Por lo tanto, la necesidad de rejuvenecimiento de la flota y la necesidad de modificación de muchísima de la flota existente, para poder cumplir los diferentes condicionamientos ecológicos que plantean las directivas y legislaciones de los diferentes países, hacen, a nuestro juicio, que las perspectivas de la construcción naval sean muy superiores a las que usted nos plantea y a las que nos plantea el propio Plan Estratégico de Competitividad.

Hay otro elemento del cual parte usted, que incluso lo llega a considerar como ley impuesta, que es el acuerdo existente en la OCDE, que nosotros no consideramos, de ninguna de las maneras, que tenga la categoría que ha llegado usted a manifestar al final de su comparecencia. Ese acuerdo de la OCDE tiene que ser, en primer lugar, ratificado por todos los países y, que nosotros sepamos, no ha sido aún ratificado por ningún país. La posición de mi Grupo Parlamentario es la de no ratificar ese acuerdo de la OCDE, porque, entre otras cosas, hay países como Corea, que ha sido uno de los signatarios de ese acuerdo, en principio, que mientras firmaba ese acuerdo en París estaba in-

crementando radicalmente su capacidad de producción en los astilleros coreanos, luchando denodadamente por cuotas de mercado porque consideraba que el mercado, desde las premisas que yo le planteaba hace unos momentos, se iba a incrementar sustancialmente en los próximos años. Hay países, como los Estados Unidos, que han sido los impulsores de ese acuerdo de la OCDE —como usted mismo ha reconocido en la exposición que ha hecho en esta comparecencia— que tienen serias dudas y un importante debate político en su seno sobre si realmente van a ratificar o no en París ese acuerdo de la OCDE. Por lo tanto, lo que al final de su intervención ha llegado a calificar como una ley impuesta a seguir, que es el acuerdo de la OCDE, a nuestro juicio, no tiene tal categoría, por lo que creemos que no debe ser ratificado, y vamos a proponer al conjunto de las fuerzas políticas de esta Cámara que no ratifiquen este acuerdo porque es altamente lesivo para los intereses de España y para los intereses de la industria naval española. Por consiguiente, las premisas de las que usted parte, a nuestro juicio, aunque respetables, no son compartidas en absoluto por nuestro Grupo Parlamentario.

Por otra parte, consideramos que no se puede sembrar la desazón como se ha sembrado en las diferentes zonas afectadas por este Plan Estratégico de Competitividad, una desazón extraordinaria, una desazón además razonada, porque no es un plan que se imponga sobre unas comarcas que están vírgenes de reconversiones, sino que son comarcas que han sufrido dos reconversiones tremendas que ha llevado a que, por ejemplo, en El Ferrol, Astano haya pasado de ocho mil a dos mil trabajadores; que en Gijón, La Juliana o Naval-Gijón hayan sufrido importantes recortes; que también en Sestao hayan sufrido importantísimos recortes; y que, igualmente, en Sevilla o en Cádiz hayan sufrido unas mutilaciones de trabajo extraordinarias, que han supuesto en esas zonas hasta el 42 por ciento de desempleo. Esa desazón y esa inquietud consideramos que deben ser combatidas, y creemos que no es correcto, desde ningún punto de vista social, presentar un acuerdo de esta naturaleza sin paralelamente presentar unas alternativas sociales de creación de empleo industrial que permitan la esperanza de seguir manteniendo empleo cara al futuro en estas zonas.

Señor Ministro, consideramos que, dentro de esas perspectivas de desarrollo para las zonas que deberían implicar la creación de planes regionales de desarrollo, no puede presentarse un plan de esta naturaleza si, a su vez, no se contempla de una forma integral el conjunto del sector naval en este país, y no solamente el sector naval sino el del transporte marítimo y el conjunto de los sectores que están implicados en él. A ello se ha referido en su comparecencia, pero creo necesario manifestar que nuestra flota hoy en día apenas es el 15 por ciento de lo que era hace catorce años, que tiene un proceso de envejecimiento extraordinario y que son necesarias medidas para un proceso de rejuvenecimiento, de adaptación y mejora que la haga competitiva y desarrollable cara al futuro.

En este sentido, no ha habido en estos catorce años medidas relevantes por parte del Gobierno que hayan permitido un desarrollo de nuestra flota para obtener una mayor

carga de actividad en el conjunto de los astilleros; muy al contrario, hay cuestiones, que no son puramente anecdóticas, que reflejan una falta de sensibilidad absoluta de las diferentes instituciones y empresas públicas que dependen en última instancia del Gobierno en lo que se refiere a su desarrollo en relación con la construcción naval. No es una anécdota que barcos como el «J. J. Sister», de la Trasmediterránea, una empresa pública, en su día se decidiera su construcción en Finlandia por una diferencia de 70 millones de pesetas con lo que planteaba un astillero español; eso no es una anécdota, eso implica una falta de sensibilidad absoluta hacia lo que significa el desarrollo de la industria española y pone de manifiesto cómo empresas públicas españolas han llegado incluso a encargar a astilleros extranjeros barcos por diferencias que, dentro del monto global, son absolutamente ridículas.

Señor Ministro, es necesario que se plantee una política naval globalmente, tanto del transporte marítimo como de la construcción naval. Además, consideramos que es necesario que se planteen unos mecanismos de financiación bastante diferentes de los que existen ahora. Usted, dentro de los hechos diferenciales que ha planteado entre la construcción española y la alemana o la japonesa, por ejemplo, una de las cosas que no ha citado —no sé si de forma intencionada o no— es la diferencia de los tipos de crédito. Evidentemente, si la diferencia de los tipos de interés en Japón y en España es de ocho puntos y pico, esto es francamente relevante a la hora de potenciar la industria naval. En Japón, los tipos de interés en lo que se refiere al sector naval son del 4 por ciento, en Alemania de apenas el 8 por ciento y en España son superiores al 12 por ciento. Creemos que es relevante que se hable de una banca industrial pública que ayude a financiar la industria naval, y éste es un aspecto que no hemos oído en absoluto en el conjunto de su intervención.

Señor Ministro, consideramos que el plan que ha presentado no va a poder tener salida en términos similares a los que usted hoy defiende, no va a tener salida porque hoy en día existe una respuesta social extraordinariamente negativa con respecto a ese plan y es una respuesta social que no es frívola sino que está hecha en función de una historia y en función de que las consecuencias sobre las zonas en las que se quiere producir este plan van a ser tremendas y van a terminar de apuntillar una situación de empleo extraordinariamente grave.

Por consiguiente, nosotros pedimos al Gobierno que retire este plan y que traiga uno nuevo, consensuado con las diferentes autonomías en las que va a tener relevancia, en el que se planteen de forma conjunta programas de desarrollo regional y un programa conjunto de desarrollo de la industria naval y del transporte marítimo en este país. Por todo ello, señor Ministro, le pedimos que lo retire y que en una próxima comparecencia tengamos la posibilidad realmente, en un clima de serenidad, de discutir entre las distintas fuerzas políticas un plan diferente.

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

El señor **SANCHEZ I LLIBRE:** En primer lugar, quiero agradecer la comparecencia del señor Ministro y su intervención. Desde Convergència i Unió coincidimos en que la situación —tal como ha manifestado el señor Ministro— es grave y difícil dentro del sector naval. Podría discutirse la oportunidad del Ministerio de Industria del momento escogido para la presentación de dicho Plan Estratégico de Competitividad del sector naval español, pero lo que no puede negarse es que hay que diseñar una estrategia para reorientar una actividad industrial en la que el Estado se ha dejado la friolera de 325.000 millones de pesetas en los últimos cinco años, sin lograr hacer rentable el sector naval en manos de las empresas públicas.

Si repasamos las cifras del año 1994 podremos observar que son patéticas. Ha habido unos ingresos por venta de barcos de 80.000 millones de pesetas, que si los repartimos proporcionalmente a la plantilla existente en dicho sector naval, que es de 10.000 trabajadores, veremos que se imputa una cantidad de ocho millones de pesetas, por trabajador, cantidad totalmente insuficiente para rentabilizar un negocio de este tipo. Esto ha producido unas pérdidas de 45.000 millones de pesetas, que representan más del 50 por ciento de la facturación, con unos costes financieros —que también en la exposición del señor Ministro han quedado perfectamente detallados— que oscilan en torno a los 12.000 millones de pesetas.

¿Por qué se ha llegado a esta situación? El señor Ministro lo ha explicado en su intervención. Hay una situación histórica, que se remonta a las crisis energéticas de los años 1970 y 1975, que finalmente ha desembocado en una falta de competitividad de la división naval del desaparecido Instituto Nacional de Industria; ha existido y existe una obsolescencia en el proceso productivo, y hay una falta de tecnologías punta para el diseño y la construcción de navíos. También ha existido un hecho básico que ha determinado que nuestra industria naviera estatal dejara de ser competitiva, que ha sido la aparición de países industrializados que se han hecho punteros en la fabricación de buques, como son Corea, Taiwán, Singapur y los países del Este, teniendo en cuenta que en todos los países hay unos costes laborales y salariales mucho más bajos que los de España. Por tanto, repito, si adjuntamos a esto la falta de tecnología y la obsolescencia en nuestro proceso productivo, se ha llegado finalmente a dictaminar, y los resultados así lo demuestran, la falta de competitividad de nuestro sector público naval. Si a esto añadimos que seguramente ha habido defectos de gestión por parte de los anteriores gestores de dichas divisiones, el resultado es el que demuestran las cifras, que son realmente preocupantes y difíciles. (El señor Vicepresidente, Gómez Vázquez, ocupa la Presidencia.)

¿Cuáles son los puntos débiles, o los más críticos, del plan que ha presentado el Ministerio de Industria? Es el tercer plan que se va a afrontar en poco tiempo y, a nuestro entender, llega con retraso. Hace bastantes años que se sabe cuáles son los defectos, los puntos débiles de la fabricación de buques y no se han tomado medidas oportunas en los últimos años. Llegan ahora, y llegan con retraso, aunque creemos que más vale tarde que nunca.

También ha existido una tardanza en la aplicación de medidas oportunas para que se pudiera hacer competitivo nuestro sector naval público.

Quizá también pudiéramos añadir, como otro punto débil, la falta de credibilidad del plan de competitividad del sector naviero español que nos presenta el Ministerio en base solamente a la experiencia de los años anteriores. ¿Es creíble que para el año 1998 o para finales de 1997 puedan existir beneficios en un sector en el cual los números rojos han sido la experiencia cotidiana? No se van a producir a finales de 1997 necesidades de ayudas importantes por parte del Estado, a pesar de que ya se sabe que en la nueva organización del Ministerio de Industria va a ser totalmente imposible salirse de las ayudas marco que inicialmente están estructuras, que van a ser de 180.000 millones de pesetas. ¿Van a ser necesarios solamente estos 180.000 millones de pesetas para que este plan pueda resultar exitoso?

También dentro de los puntos débiles entendemos que es importante el análisis del contexto social en el cual se va a desarrollar dicho plan de competitividad. Es evidente que podrá, en definitiva, involucrar a zonas en las cuales el paro ya es un elemento significativo en sus ciudades o regiones, y quizás el análisis del contexto social de dicho plan de competitividad involucrará conflictos sociales que pueden desembocar en desequilibrios territoriales importantes. Sin embargo, me ha satisfecho la intervención del señor Ministro en el sentido de que se va a pactar, se va a negociar con los agentes sociales implicados, y entiendo que quizá también habría que involucrar a las comunidades autónomas donde se van a producir dichas reconversiones, para intentar, entre el Ministerio, las comunidades autónomas y los agentes sociales, reequilibrar el territorio, buscar soluciones alternativas para que la bolsa de desempleo que se pueda producir con dicha reestructuración se pueda orientar hacia negocios, actividades o proyectos empresariales que tengan futuro en estas comunidades autónomas.

También desde la perspectiva de las privatizaciones, entiendo que el plan presentado por el Ministerio de Industria aborda las privatizaciones de dos o tres astilleros medianos que, al entender de los técnicos del Ministerio, no tienen posibilidad o cabida dentro del plan estratégico global. Creo que sería interesante, vista la experiencia negativa de los últimos años en la construcción de buques por parte del Estado, que en el plan de competitividad se analizara la posibilidad de que dentro de los astilleros que han de permanecer en manos del Estado se pudiera estudiar la viabilidad de acciones conjuntas con compañías privadas o internacionales para intentar buscar soluciones alternativas que pudieran mejorar la competitividad futura de los astilleros en manos del Estado.

En definitiva, si el Gobierno está convencido de la viabilidad del plan que ha presentado, del PEC, en el cual va a haber una aportación en los dos próximos años de 180.000 millones de pesetas —y después de la intervención del señor Ministro creo que el Gobierno está completamente convencido de dicha viabilidad—, creo que, dada la situación económica traslucida en los resultados de los últimos años, vale la pena ponerlo en marcha, pero con

unas premisas importantes, a nuestro juicio: negociándolo y pactándolo, sin prisas, con los agentes sociales implicados; negociándolo y pactándolo con las comunidades autónomas correspondientes, a efectos de buscar alternativas de negocios o de diseños empresariales de futuro para poder compensar las bolsas de desempleo que se puedan producir con la puesta en marcha de dicho plan. Pero también nos gustaría que el Gobierno tuviera en cuenta que si, por el contrario, este plan no tiene solvencia o, al final, fracasara, la experiencia prueba que invertir cantidades ingentes de dinero público no conduce, en absoluto, a la prosperidad. Al contrario, las ruinosas empresas que se mantienen contaminan negativamente el entorno y, al final, en vez de optimizar el desarrollo del territorio se produce un efecto contrario, cual es el desequilibrio territorial de la zona o de la comunidad autónoma.

Finalmente, he de decir que desde la perspectiva de Convergència i Unió entendemos que es necesario diseñar una estrategia futura y moderna que comporte el cambio de ritmo, de actitud, en los últimos años de la construcción de los buques a través de la construcción naval del Estado y, en definitiva, ponerlo en marcha de manera que, pactándolo con los agentes económicos y sociales implicados, no presuponga un trauma importante en dicho sector.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gómez Vázquez): Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Marcos Merino.

El señor **MARCOS MERINO**: Gracias, señor Ministro, por sus explicaciones hoy en esta comparecencia ante la Comisión de Industria. Mi Grupo Parlamentario quería aprovechar este acto para poner de manifiesto la preocupación con la que estamos viviendo esta propuesta de reconversión del sector naval que, como todos los procesos de reconversión, siempre crea una importante alarma social y produce una considerable preocupación entre los ciudadanos y en las zonas afectadas. Desde mi grupo, y en la medida de nuestras posibilidades, queremos tranquilizar, eliminar angustias y desasosiegos entre los afectados, y la opinión pública en general, porque consideramos que se parte de parámetros erróneos y que la situación, desde nuestro punto de vista, se puede reconducir.

Cuando uno analiza un proceso de reconversión dependiendo de los parámetros de partida siempre se llega a resultados distintos. Si partimos de la base de que estamos en una situación en que la demanda va a crecer o se va a duplicar respecto a lo que ha sido el pasado reciente, o si consideramos que se va a renovar la flota de nuestro país como consecuencia de que ya es muy antigua y, por supuesto, si consideramos que somos un país con un alto nivel de desarrollo tecnológico, el resultado al que deberíamos llegar en un plan de reconversión sería diametralmente opuesto al que se está planteando en este momento. **(El señor Vicepresidente, Dávila Sánchez, ocupa la Presidencia.)** Sin embargo, creo que la realidad es la que es y no otra y sobre eso caben pocas especulaciones.

Yo he tenido la suerte o la desgracia de participar en muchos procesos de reconversión, estuve en el primero del

sector naval en 1978 y entonces ya se hablaba de que la demanda se iba a incrementar, se hablaba de que se iba a renovar la flota y se hablaba de que teníamos que acceder al nuevo poder tecnológico porque éramos un país intermedio, que no podíamos competir con los de abajo porque no podíamos competir en precios y no podíamos competir con los de arriba porque carecíamos del desarrollo tecnológico de ellos.

Esa era la posición de partida y estamos caminando hacia esa posición que debiera ser ideal, y desde ese punto de vista yo creo que estamos avanzando. Lo que pasa es que los procesos de reconversión hay que plantearlos —posteriormente lo destacaré más— de una determinada manera. Cuando se elabora un documento de estas características se parte de lo que debiera ser ideal desde el punto de vista de los gestores, pero ese ideal que ellos ven hay que analizar si es posible asumirlo desde un punto de vista político, desde un punto de vista social y desde un punto de vista económico, y yo creo que eso es lo que hace que a menudo determinados procesos de reconversión se desarrollen en fases que son razonables desde la posición del propio país como consecuencia de las coyunturas políticas y económicas que se viven en cada momento.

Desde ese punto de vista, nosotros queríamos dejar dicho con mucha claridad lo siguiente: primero, queremos que los trabajadores sepan que desde nuestro punto de vista este plan de reconversión es necesario y urgente, porque es la única manera de dotar de competitividad a las empresas del sector naval y garantizar así unas industrias solventes, estables y, de esa manera, a la vez, garantizar los puestos de trabajo en el futuro.

En segundo lugar, queremos dejar claro que, en nuestra opinión, en este caso, este plan de reconversión no pretende reducir la capacidad instalada o la capacidad de producción, incluso diría, para ser más concreto, que no pretende reducir la actividad global de los astilleros, sino que se trata de reordenar internamente el proceso productivo, lo cual es muy importante, porque hasta ahora siempre nos hemos planteado procesos de reconversión que reducían claramente la actividad global del astillero.

El tercer elemento que quería dejar claro es que, al mantener la actividad global, las zonas no van a sufrir problemas económicos ni problemas desde el punto de vista de actividad ni de empleo, porque globalmente se mantiene la actividad. Evidentemente, dependiendo de cómo se oriente finalmente el plan, lo que se puede perder en un sitio se ganará en otro, pero globalmente, repito, ese problema no va a ocurrir.

Por último y en cuarto lugar quería destacar que la propuesta que se hace por parte de AESA y que ha sido ratificada por el Ministro de Industria, lo cual es absolutamente garante, no plantea despidos, como expresamente se está vendiendo, yo creo que con malas intenciones. Se trata de aplicar un sistema de jubilaciones anticipadas que es una manera de dar una salida razonable a un problema de excedentes que es evidente que existe, porque en este momento los astilleros, trabajando al cien por cien de lo que puede ser su actividad, mantienen su empleo, y eso es algo que no es discutible. Se va a un astillero, se ve la actividad

que está desarrollando, se ve si están trabajando con toda intensidad o no, si están enmarcados en un proceso productivo lógico de desarrollo del proceso y veremos que, a pesar de eso, sigue habiendo personal que no tiene posibilidad de ser ocupado. Por tanto, hay una situación objetiva de hecho que hay que reconocer.

En relación con este tema yo creo que los trabajadores y la sociedad tienen que saber que esta situación de reestructuración se da porque hay tres elementos que corregir internamente: por un lado, hay un sobredimensionamiento del aparato productivo, estamos utilizando instalaciones que no somos capaces de llenar nunca, y si realmente, como aquí se ha dicho, la demanda creciera tanto, ojalá nosotros pudiéramos llenarlas. En todo caso, en este momento es necesario concentrar la actividad para ser más eficaces, para buscar una mayor rentabilidad. El segundo elemento creo que es, como decía anteriormente, constatable en todos los sentidos, y es que existe una subactividad que está generando un paro encubierto.

Y en tercer lugar, nosotros, en este momento, tenemos unos márgenes operativos negativos, con altos costes financieros, que no son resultado simplemente de que pueda haber algunos retrasos en el cobro de las primas, sino que, además, es el resultado de que por muchas capitalizaciones que se hagan, la generación de pérdidas continuas produce descapitalización de la empresa y la necesidad de recurrir permanentemente a recursos ajenos.

En definitiva, parece bastante evidente para nosotros que la reconversión es imprescindible como lo es el que el plan propuesto —y esto es muy importante para nosotros— sea acordado con los sindicatos, como expresamente se ha dicho por AESA y por el Ministro hoy compareciente. Nos parece que con estas variables es necesario y urgente alcanzar un acuerdo entre los sindicatos y AESA para beneficiarse de las ayudas extraordinarias que España tiene derecho a obtener hasta 1998, de acuerdo con la cláusula excepcional que España consiguió en la última negociación de la OCDE, que, como todo el mundo sabe, tiene un único requisito, y es que antes del 31 de diciembre de 1995 sea aprobado un plan de reconversión por la Unión Europea.

Creo que se sacan las cosas de contexto, porque toda propuesta inicial, les decía anteriormente, pretende recoger lo que pudiéramos llamar soluciones ideales para el conjunto del sector. Sin embargo, la realidad es que eso no siempre es posible, y en este caso lo que tenemos que hacer no es valorar cuáles son los puntos de partida que están abiertos a la negociación, como no podía ser de otra manera, sino discutir y elaborar los puntos de encuentro final porque eso va a ser lo importante. Y ahí yo creo que no hay más que un límite: que el resultado final del acuerdo al que se pueda llegar sea un resultado que dé satisfacción a las necesidades de unos y otros, pero, sobre todo, que garantice la viabilidad futura de la reconversión porque, si no, estaríamos haciendo un pan como unas hostias, que dicen en mi pueblo, habríamos hecho un esfuerzo que no nos habría llevado a ningún lado, y desde ese punto de vista no tendría ningún sentido.

Desde esta convicción personal y de mi Grupo Parlamentario quiero señalar que la propuesta para la reconver-

sión del sector naval, como decía antes, es un planteamiento abierto que no se puede despreciar, que hay que buscar a través de la negociación las sugerencias de todo el mundo, pero, sobre todo, la participación activa de los sindicatos, y mi Grupo expresamente está abierto a facilitar todo tipo de interlocuciones con los agentes sociales y con todo aquel que se considere implicado, al objeto de buscar el mayor consenso posible en torno a algo que nos parece que es muy importante y que es definitivo de cara al futuro.

Algunos elementos han creado alarma social. Como decía antes, mi Grupo pretende trasladar una cierta tranquilidad a la sociedad y a los afectados. Creemos que son unas propuestas no tanto para que los trabajadores tengan que aceptar determinados planteamientos, sino que son, en algunos casos, elementos de reflexión. Hablado de privatizaciones hay que destacar la contradicción que supone que la derecha española esté hablando permanentemente del excesivo dimensionamiento del aparato público, del Estado, y, sin embargo, cuando se hace una propuesta de privatización de algunas empresas del sector, que debiera de ser acogida con una cierta satisfacción de acuerdo con sus propias posiciones, se rechaza de plano sin ninguna explicación.

Al margen de cuál sea la solución final, es razonable que se abra un debate entre los agentes sociales y la propia empresa respecto a qué papel va a jugar en el futuro cada uno de los astilleros en base al producto y al mercado al que va dirigido. Nosotros creemos que éste es un debate que debe ser razonado y analizado en profundidad por todas las partes, porque sería un error que pasáramos por alto este tema y no consideráramos importante que, de cara al futuro, se corrijan algunas ataduras que puedan tener en este momento AESA para darles cobertura de otra manera. Yo creo que se pueden corregir y nosotros estamos en esa línea, pero será bueno que se celebre ese debate porque así conoceremos todos este problema con mayor intensidad.

No hay por qué alarmarse porque evidentemente una propuesta de privatización no es el resultado de la voluntad de una de las partes sino que, además, debe haber ofertas de compra y en este momento precisamente no abundan. No me preocuparía tanto de celebrar ese debate sino de garantizar de cara al futuro que, si alguna vez alguien tiene la tentación de privatizar, se garantice suficientemente la presencia de los trabajadores y de los sindicatos en esos procesos y, sobre todo, que se valore la viabilidad futura de estos proyectos y del mantenimiento de los puestos de trabajo. Sólo desde ese punto de vista me parece oportuno que se haya recogido esta cuestión.

Hay otro elemento que está causando una profunda intranquilidad: el cierre de algunas instalaciones. Yo decía antes que la intranquilidad por el cierre de algunas instalaciones no lo es tanto por el hecho de cerrarlas sino por la necesidad, que puede verse «a priori», de que se concentren las instalaciones y, como consecuencia de eso, buscar una mejor rentabilidad. Seguramente, a la hora de valorar este hecho habrá que tener en cuenta la situación que se da, desde el punto de vista político y económico, en las zonas afectadas por este proceso para que, a partir de ahí, veamos si es posible acometerlo en este momento al cien por cien,

al 75, al 50, al 25 o si sólo es necesario buscar alguna alternativa o generar alguna expectativa que pueda aportar una cierta tranquilidad a estas zonas tan castigadas no solamente por este proceso de reconversión que se ha producido en el sector naval, sino en el conjunto de la industria. Desde ese punto de vista, yo querría tranquilizar a los trabajadores y decirles que este tema se va a discutir, que va a ser escuchada su opinión y que, al final, intentaremos que prime lo que sea más interesante para todos.

Repetiré, una vez más, que se trata de una propuesta abierta, tanto en contenidos como en plazos, que no reduce la capacidad de producción de los astilleros, sino que se incorporan nuevos medios tecnológicos y cambios en el sistema organizativo que acortan los procesos, que reducen los tiempos y que mejoran la rentabilidad global de los astilleros; en definitiva, esto va a permitir que estos centros de trabajo tengan mayor capacidad de supervivencia de cara al futuro en un mercado abierto, muy competitivo, en el que, además, a partir del año 1998 no vamos a tener la posibilidad de ayudas excepcionales. Como decía antes, no se trata de un proceso en el que se reduzca la capacidad sino, en el peor de los casos, concentración de la actividad; se va a mantener la actividad en las zonas y la pérdida de empleo se va a producir exclusivamente por vía de jubilaciones anticipadas.

Para finalizar, señalaré que mi Grupo es consciente de que el auténtico problema al que se enfrentan en este momento las zonas afectadas por esta reconversión no es sólo el de la reconversión del sector naval sino, sobre todo, las situaciones vividas anteriormente y los efectos en la economía y en el desarrollo económico e industrial de las zonas. Somos conscientes de esa situación y estamos planteándonos seriamente la posibilidad de buscar algún tipo de alternativa que pueda llevar ilusión y nuevas expectativas a esas zonas, todo ello considerando que tienen que ser situaciones planteadas de acuerdo con las propias necesidades de cada zona puesto que no hay situaciones homogéneas. Aunque los efectos de la reconversión pueden haber sido muy similares en unos sitios y en otros, es evidente que los problemas económicos no son iguales. Desde ese punto de vista, las situaciones de El Ferrol y Cádiz son especialmente conflictivas y preocupantes porque tienen altos niveles de paro y porque el sector naval es prácticamente todo su mundo desde un punto de vista económico, industrial y de expectativas, tanto en el comercio como en la industria auxiliar en general. Creemos que hay que realizar planteamientos de choque, sin perjuicio de que en otras zonas, que también han vivido ese y otros procesos de reconversión, como pueden ser la margen izquierda del Nervión en Vizcaya o Astilleros en Cantabria, tengan un tratamiento de búsqueda de alternativas que haga más fácil que se puedan acometer estos procesos imprescindibles para garantizar el futuro de estas empresas.

Lo que realmente debe preocuparnos es eso y, desde ese punto de vista, animaríamos a las partes para que negocien, para que busquen soluciones pactadas entre las dos partes y den respuestas capaces de configurar un acuerdo que resuelva los problemas planteados, pero que sean asumibles sin excesivos costos por parte de todos. Además,

como Grupo Parlamentario, nos comprometemos a buscar alternativas de cara al futuro que, de alguna manera, puedan corregir los desequilibrios que se están produciendo en estas zonas como consecuencia de éste, de otros procesos y de situaciones que, por distintos motivos, están causando una pérdida en la actividad económica que, al final, repercute en toda la zona, creando mucha inquietud e inestabilidad.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro para responder a las intervenciones de los portavoces de los grupos.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Eguigaray Ucelay): Quiero empezar por agradecer a todos sus intervenciones sobre un tema que —soy el primero en ser consciente de ello— no solamente no es fácil, sino que es además difícil. Quiero agradecer sus comentarios más allá del acuerdo o del desacuerdo en relación con mi intervención y con el contenido del plan.

Me parece que ninguno de los presentes ni de los que han intervenido ha discutido que el futuro no es igual que el pasado. Esa es una primera constatación y creo que, incluso con diferentes énfasis y matices, nadie está dispuesto a configurar el futuro a la vista de lo que ha venido siendo el marco jurídico, económico, de la actividad del sector naval en el pasado. A partir de ahí, sin duda alguna hay diferentes interpretaciones, diferentes énfasis. Me gustaría entrar en cada uno de ellos porque creo que hay elementos claramente de acuerdo sobre las necesidades de actuación, con independencia de que se produzcan también análisis mucho más retrospectivos sobre lo que se ha hecho o se ha dejado de hacer hasta ahora.

El representante del Partido Popular, el Diputado Fernández de Mesa, planteaba algunas cosas que le agradezco sinceramente. Más allá de las críticas que también me ha dirigido, ha dicho algo que me parece que responde a la sinceridad, cuando no crudeza, con la que yo he hablado y he expresado las necesidades de actuación. En primer lugar, que es muy positivo al hablar del futuro pensando en que los astilleros tienen que ser efectivamente competitivos. En segundo lugar —en esto estábamos también de acuerdo—, que éste debiera ser un plan abierto, como ya he dicho, a la negociación y, por tanto, al pacto. Se podía entender también de sus palabras que los límites del pacto y del acuerdo son precisamente que sean pactos y acuerdos que den lugar a un resultado creíble. No quiero entrar en este momento en los aspectos técnicos —a algunos de ellos me voy a referir a continuación—, pero me parece que ésas son exactamente las premisas que en mi introducción he señalado.

A continuación, el señor representante del Partido Popular preguntaba qué ha ocurrido desde el año 1984. Se dirigía a mí como miembro del Gobierno para decir que alguien tiene que responder. Señor Fernández de Mesa, yo respondo. Si usted cree que mi actitud y mi comportamiento no son tan responsables como se espera de un miembro del Gobierno preocupado efectivamente por la situación y el futuro de los astilleros, más allá del coste po-

lítico en el que conscientemente incurre al plantear una cuestión impopular, no sé de qué otra forma se puede entender el sentido de la responsabilidad.

Los que están hoy en esta Comisión entenderán que nada más fácil para un ministro de industria —incluso en el contexto de elucubraciones sobre el futuro de nuestro país— que eludir el bulto; nada más fácil, por tanto, que eludir este mal trago; nada más irresponsable simultáneamente que eludir la responsabilidad que significa el que nuestro país pueda —que no podría si no hacemos un plan, el que sea, pero un plan para la competitividad— colocar a la industria de construcción naval en las condiciones en las que pueda funcionar en el futuro.

A partir de ahí, me parece que esto es mucho más un ejercicio de responsabilidad que todo lo contrario, pero querría señalar algo que también merece la pena que se sepa. ¿Acaso desde el año 1984 no han ocurrido cosas en nuestro país? Han ocurrido muchas y muy importantes en el sector de la construcción naval. El representante del Partido Socialista ha hablado de lo que significan los procesos de reconversión. Esta es también una discusión típica de esta Comisión. A veces se ha imaginado uno que el mundo se para una vez que se hace un plan, cuando el mundo no se para, un plan tiene que ser sucedido por otro y el esfuerzo no se puede hacer de una vez porque hay que hacerlo en fases y el mundo sigue girando y moviéndose. Hemos hecho varios planes de adaptación. Incluso después del último —me he referido a él en mi intervención— se han adoptado medidas, llamadas en la jerga interna del INI o de Astilleros Españoles medidas complementarias, que han estado en vigor en los últimos años, medidas que han tenido enormes efectos desde el punto de vista de la mejora en la situación interna, tanto en la captación de nuevos pedidos como en una tarea comercial más agresiva, como en nuevas formas de organización interna, como en procesos de formación, como en procesos de introducción tecnológica, como en nuevas inversiones. Nadie ha estado parado. El problema es si con la adaptación paulatina que significan las medidas que se toman en los diferentes ejercicios es suficiente ante un cambio tan brutal como el que implica pasar de una situación en la que prácticamente los subsidios públicos de una forma o de otra, incluidas las compensaciones por las pérdidas, son capaces de cubrir hasta casi el 50 por ciento del coste de producción de un barco, hasta una situación en la que simplemente no hay subsidios públicos. Este es un cambio mayor, no es un cambio cualquiera. Pero no es algo que nos venga solamente impuesto. No se trata de echarle la culpa —me parece que no es la forma de analizarlo— a la OCDE ni a la Unión Europea sino a la política que, incluso sin esas restricciones que existen —luego me referiré a las palabras del señor Andreu sobre hasta qué punto esto es una ley o no es una ley—, debiéramos perseguir en este país, es decir, astilleros que funcionen sin andaderas, astilleros que funcionen en las condiciones del mercado, pero sin ignorar que hay cosas que hasta ahora hemos hecho no en solitario sino muy bien acompañados por los astilleros franceses, italianos, alemanes, daneses, etcétera, y que a partir del 1 de enero de 1996 no vamos a poder hacer.

Hemos hecho bastantes cosas. Déjenme mencionar únicamente algunas que han tenido lugar en este país con simultaneidad a como han tenido lugar en otros países. La reconversión del sector naval en Europa se inicia mucho antes que en España. Se inicia en los años setenta. Es verdad que nosotros tuvimos que hacer un proceso de adaptación todavía más intenso en vísperas de la entrada de España en la Unión Europea. Si se toma un período de tiempo suficientemente amplio, los años 1984 a 1994, nos encontramos con que la reducción de la capacidad que ha tenido lugar en Europa y la que ha tenido lugar en España son aproximadamente similares, en el entorno del 60 por ciento, con datos hasta el 1993, si se incluyen dentro de Europa a Finlandia y a Suecia. Por lo tanto, ese proceso no solamente se ha producido en nuestro país, sino que se ha producido simultáneamente en otros países.

Me gustaría decir, además, que eso ha tenido una expresión particularmente dramática en términos de empleo; una expresión, en términos de empleo, enormemente intensa que ha sido —debo decirlo— mayor en los demás países europeos que en nuestro país. Ha sido aproximadamente similar hasta el año 1990. Las reducciones han sido aproximadamente de un 62 por ciento en el empleo existente en los países europeos y en el empleo existente en la construcción naval española, y han sido menores a partir de 1990 hasta aquí en España en relación con lo que ha ocurrido en otros países. ¿Qué quiere decir esto? Quiere decir que así como hasta 1990 hemos tenido un proceso de ajuste de capacidad ciertamente (mejoras tecnológicas, inversiones y muchas cosas más a las que luego me referiré), entre 1990 y 1994 los astilleros europeos han reducido sus plantillas en un 31 por ciento; un 31 por ciento en cuatro años. En las mismas fechas la reducción de las plantillas en España ha sido de un siete por ciento. Eso es algo que uno se resiste a analizar en estos términos. Lamentablemente éste es un análisis crudo, pero una parte de la competitividad de los astilleros en las condiciones en las que se produce la competencia en el mundo tiene que ver también con un proceso de aumento de la productividad que a veces inevitablemente, desgraciadamente para los objetivos de empleo, lleva aparejada procesos de reducciones de plantillas.

En segundo lugar, a lo largo de estos años se han hecho bastantes cosas. El señor Fernández de Mesa preguntaba anteriormente qué cosas se han hecho en estos años. Quiero decirle que se han hecho muchas cosas en términos de inversiones, en términos de ingresos, en términos de contrataciones. Me preguntaba cuánta demanda hemos sido capaces de captar. Los datos de los astilleros públicos, fundamentalmente en este período, señalan que, en el año 1984, teníamos 114.000 toneladas de registro bruto compensado de nuevas contrataciones. Esas cifras cayeron en 1985 y 1986. Fuimos capaces de ir las elevando hasta el año 1990. Después se produjo una caída y en los últimos años, señor Fernández de Mesa, también hemos sido capaces —menos de lo que uno desearía— de ir captando el punto de la demanda que se ha venido produciendo.

Las cifras de nuevas contrataciones en los últimos años han sido: 168.000, en 1992; 155.000, en 1993 y en 1994,

con datos provisionales, 241.000 y siguen elevándose las cifras de contrataciones.

No es menos cierto, sin embargo, que una cosa son las nuevas contrataciones y otra cosa es el «décalage» que naturalmente existe en relación con la producción. No obstante, se ha seguido manteniendo un nivel de infrautilización de la capacidad productiva técnica y, sobre todo, humana de una extraordinaria importancia, y los costes de la llamada subactividad han sido y siguen siendo uno de los factores principales de explicación de las pérdidas.

Quisiera señalar dos datos que me parece que son importantes para comprender el gran esfuerzo, incluso en el último período, en materia de inversiones. No hemos estado parados, no es verdad; e incluso si se tiene la versión negativa de que se han mantenido pérdidas, que es cierto, en estos últimos años, pero el análisis no será porque no se han hecho cosas en el interior de la división de construcción naval. Fíjese que en el período 1985/1994, en el conjunto de los astilleros españoles públicos y privados, se han invertido alrededor de 83.000 millones de pesetas. De esa cifra total, para una capacidad productiva del 60 por ciento en los astilleros públicos, 67.479 provienen de las inversiones hechas en el interior de los astilleros públicos, lo cual quiere decir un esfuerzo proporcionalmente mayor, puesto que es el 80 por ciento de la inversión total la que ha tenido lugar en el interior de los astilleros públicos. Pero esto es insuficiente en relación con lo que es necesario.

Yo sé que siempre uno —y constantemente hay la tentación de decirlo— se puede escudar (no lo ha hecho el señor Fernández de Mesa, y yo se lo agradezco) en problemas derivados exclusivamente de fallos de gestión. Esto ha sido una tentación cada vez que hay en una empresa pública un problema. Es muy fácil, probablemente nada más fácil para un Ministro que destituir a toda la dirección de una empresa si esto ahorrase otro tipo de enfoques. Si yo lo hiciera, probablemente estaría cometiendo la mayor de las demagogias posibles, aunque quizás sería algo que fuera bien recibido en algunos ambientes. La cuestión es que estamos enfrentados con problemas bastante más serios que problemas de gestión o no; estamos ante problemas de estructura, de cambio de mercado, de cambio del mundo.

Señor Fernández de Mesa, cuando yo he hablado de que el plan está abierto al diálogo y a la negociación de ninguna manera quiero decir que en su concepción empieza a tambalearse. Una cosa es decir que todo está abierto a la negociación y otra que uno no tiene convicciones o que no le importa el documento que salga. Creo —y lo he dicho antes, me parece que usted podría estar de acuerdo básicamente en esto— que el plan tiene que ser creíble. Si no, nos estaremos engañando, y especialmente si estamos dedicando recursos públicos. Por tanto, habrán de negociarse alternativas a la que está planteada. La que está planteada es una en la que podemos creer, en la que parece razonable creer, con todo el esfuerzo que implica, que desde luego no es solamente el proceso de ajustes o de plantillas, sino muchísimas más cosas que a veces son tanto o más relevantes, pero es verdad que ese resultado de la negociación tiene que ser creíble.

Me preguntaba usted algunas cosas, por ejemplo qué ha ocurrido en algunos astilleros. Al hablar de los recursos utilizados preguntaba qué ha ocurrido con Finquiantieri. Finquiantieri son los astilleros públicos italianos. Déjeme darle sólo un par de datos sobre lo que ha ocurrido con unos cuantos astilleros públicos y privados en Europa. En cuanto a Finquiantieri, por ejemplo, se ha desprendido en los dos últimos años de seis astilleros públicos, de seis astilleros de reparaciones, de los cuales cuatro se han cerrado y dos se han vendido a inversores privados.

Se ha referido usted también a qué ocurría con algunos otros astilleros —y esto formaba parte de una cierta discusión técnica que no es tanto para hacer aquí, aunque yo he puesto algún énfasis en ello—, hasta qué punto es razonable una actividad en materia de reparaciones. Le decía que como opción estratégica no parece la más conveniente, y me resulta difícil que sostenga —yo creo que lo hacía usted con convicción, no sé si con todos los datos en la mano— que la reducción de la actividad de reparaciones está beneficiando a astilleros relativamente vecinos en Portugal. Quiero que sepa que Lisnave, en Portugal, es uno de los astilleros donde se ha producido una reducción de capacidad y de plantilla, precisamente en astilleros de reparación. Lisnave, por ejemplo, ha cerrado el mayor astillero de reparaciones de Europa, que es el de Margueira, en Lisboa. Es difícil pensar, por tanto, que, con independencia de que en algún momento sean capaces de captar un barco, una reparación, etcétera, estén asentando también los portugueses su propia estrategia de futuro en la estrategia de reparaciones. Pero son muchos más, le podría relacionar una larga lista de astilleros de reparaciones cerrados en el ámbito europeo en todos los países: en Francia, en el Reino Unido, en Alemania, incluso en Corea y en Japón, porque se están orientando en otras direcciones.

Creo que hay una parte de error —lo digo con toda prudencia y también con todo respeto, señor Fernández de Mesa— en su planteamiento. El problema no es solamente de captación de la demanda, el problema no es cuántos pedidos tenemos y cuántos somos capaces de captar, que también, sino cuánta de la demanda que somos capaces de captar es capaz de sostener los costes de nuestra propia estructura productiva. Le consta a usted (le sabe, probablemente por información o incluso por experiencia) que una buena parte de los pedidos que se han venido haciendo y captando en ocasiones no cubren los costes de producción y a veces han sido un expediente para el mantenimiento de la actividad. Por tanto, el problema no es tanto ése, ni se puede analizar en términos de crecimiento de la demanda. Quizás en el pasado ha habido una excesiva fe en que un repunte de la demanda, derivado de la renovación de la flota mundial o de otra serie de circunstancias, como el aumento del precio de los fletes en el mercado del transporte, iba a dar lugar a una demanda de construcción naval. El problema, como ya he analizado, es si el crecimiento de la capacidad productiva va a permitir contar con un aumento de los precios. La conclusión de los expertos es que, probablemente, no y que, si queremos ser conservadores en este sentido, esto es, asegurar la competitividad, eso significa que no es mediante la fe en una posible creciente de-

manda, ni en un crecimiento de los precios, en lo que podemos fiar el mantenimiento de nuestra actual capacidad productiva.

El problema es qué productos, qué cuotas de mercado, en qué productos y con qué precios, con qué capacidad de remuneración de esos precios respecto de los productos que fabricamos, y de ahí que toda la estrategia esté centrada en ser capaces de asegurar productos con mayor valor añadido, a la vez que nos mantenemos en una producción tecnológica media, y en ocasiones hasta relativamente baja, para garantizar una carga de producción, pero con un énfasis muy importante hacia productos de mayor valor añadido.

Me ha planteado el señor Fernández de Mesa algunas cuestiones, como que hay otros problemas, como puede ser el de las cargas financieras, un problema que ya discutimos en la anterior comparecencia. Efectivamente, éste es un problema real que ha pesado sobre los costes de la empresa y, naturalmente, también sobre sus resultados. Siendo un problema importante, no es el fundamental, una parte de las propias pérdidas han sido cubiertas posteriormente mediante aportaciones de capital, pero es verdad que nadie se ha quedado con ese dinero, y precisamente una de las cosas que es posible en el acuerdo OCDE es que lo que anteriormente no se haya transferido a las empresas sea posible hacerlo en el marco de la autorización negociada en el acuerdo OCDE.

Hemos hecho avances tecnológicos importantes, algunos son conocidos, incluso la fabricación, y no en el ámbito de Astilleros Españoles, sino en Bazán. En Bazán, por ejemplo, saben ustedes que ha habido desarrollos tecnológicos importantes en torno a buques que son todavía casi experimentales pero que están teniendo una importante demanda, en materia de ferrys rápidos. Conocerán probablemente, por no citar más que un caso, los avances tecnológicos de Astilleros Españoles en materia de producción de petroleros ecológicos, que han tenido incluso el respaldo tecnológico de la Unión Europea, o de programas europeos como puede ser el programa Eureka.

Me ha planteado otras cuestiones relacionadas con nuevas inversiones o desarrollos que se han hecho en materia tecnológica. Concretamente se han invertido en los astilleros públicos 10.349 millones de pesetas en los últimos años, en el período 1990-1994. En la primera parte, de 1984 a 1990, la mayor parte de las inversiones fue orientada a dotar de aquellas cosas relativamente más elementales. Había que dotar a nuestros astilleros de nuevas instalaciones, a veces instalaciones de corte, con control numérico, de equipos de soldadura automática, semiautomática, de grúas, de transportes, etcétera. En la última etapa, sin embargo, todas las inversiones han ido orientadas fundamentalmente a elementos mucho más intangibles, a diseños a CAD-CAM, a ingeniería, a nuevos procesos, a nuevos diseños en aprovisionamientos, a toda una serie de esfuerzos, muchos de los cuales tienen que ver también con la formación que no quiero pormenorizar en este momento para no aburrirlos.

Me ha planteado, señor Fernández de Mesa, una cuestión relevante y espero cumplir, una vez más, con lo que ya

le dije hace un mes y medio a propósito de los mecanismos complementarios de financiación. Espero que le sirva de satisfacción a usted y a todos los demás. Este fue un acuerdo unánime de los grupos parlamentarios y algo que saben ustedes que el Ministerio de Industria defendía también. Es verdad que todos los demás subsidios van a desaparecer. No es menos cierto que mecanismos de complemento, medidas complementarias de garantía para la financiación, son posibles y seguirán siéndolo. Estoy en condiciones de decirle, señor Fernández de Mesa, como ya le dije en la anterior comparecencia, que ese mecanismo, que estaba en discusión entre diferentes ministerios, en este momento goza ya de acuerdo. Confío que en una próxima Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos pueda ser aprobado. Espero que signifique algo que legitime lo que tenemos que hacer. Vamos a agotar todas las medidas posibles en el marco jurídico nuevo en el que nos vamos a mover.

Finalmente, aunque ya me he referido a ello, sé que usted no quería decir que yo fuera irresponsable. Estoy absolutamente convencido de que, en el fondo, le parece que esto es mucho más un ejercicio de responsabilidad. Creo que cualquier Ministro que esté al frente de esto tiene que asumir su responsabilidad por los errores cometidos, tiene que asumir su responsabilidad por las insuficiencias, pero, sobre todo, tiene que seguir asumiendo su responsabilidad por decir lo que cree honestamente lo que hay que hacer en este país, aun cuando esto no le granjee el aplauso. Esto es lo que estoy tratando de hacer, señor Fernández de Mesa, convencido de que esto es lo más responsable para este país, para el empleo y para el mantenimiento de la actividad industrial.

Al señor Andreu le agradezco, en primer lugar, el tono que ha utilizado en sus expresiones. Me ha dicho que no hay un clima de serenidad en este momento. Probablemente tiene usted razón. Ser portador de noticias no buenas no ayuda a que no se produzcan reacciones. Me ha considerado responsable de la alteración del clima social. Déjeme hacerle solamente una reflexión. No sé si es más responsable quien dice lo que cree o quien lo oculta. Yo no tengo la sensación de que por decir lo que creo y por afirmar además que debemos trabajar para la búsqueda de un acuerdo sea responsable de otra cosa distinta que de tratar de salvar el tejido empresarial y el del empleo en las diferentes regiones en las cuales hay astilleros.

Me decía usted que ni este plan ni algo parecido no podrá salir adelante. No sé si usted tiene otras alternativas. Por lo que le he escuchado, me he quedado preocupado. Me he quedado preocupado, señor Andreu, porque lo que me ha dicho es que, como ustedes no aceptan el marco de la Unión Europea y de la OCDE, no debíamos poner en marcha ningún tipo de medidas.

Déjeme que vuelva a hacer la reflexión que hacía anteriormente. Hay un marco jurídico del que este país forma parte. El acuerdo OCDE es un acuerdo de la Unión Europea y España ha sido capaz de negociar duramente el que en ese acuerdo, negociado por las autoridades comunitarias, podamos, no obstante, gozar de un período de prórroga para la aplicación de medidas que, de otra forma,

pueden estar vedadas a cualquier otro país. Lo hemos conseguido. Pero no quiero, de ninguna manera, ampararme en una especie de culpabilización de autoridades distintas de las españolas. También que es bueno que nuestra construcción naval avance hacia una construcción naval no subvencionada en condiciones de mercado, en condiciones competitivas. Tenemos que hacer ese ejercicio a la vez que ponemos toda la sensibilidad social para hacer que los efectos derivados de un proceso de ajuste sean, en términos sociales, lo más aceptables posibles.

Yo creo, señor Andreu, más allá de lo que sus palabras daban a entender, que esta idea la empieza a entender todo el mundo. La empiezan a entender, más allá de lo que cueste, los representantes sindicales con los que me he entrevistado. Creo que lo entienden. Hace tiempo, hace meses, antes de que habláramos en el Parlamento de esta cuestión, los representantes sindicales sabían que había que hacer un esfuerzo y que no iba a ser un esfuerzo cualquiera en materia de construcción naval. Sabían que había que aprestarse a esto. Lo único que pedían es el que lo negociáramos. Algo que forma parte de la esencia o del estilo de actuación de este Gobierno cada vez que tiene que adoptar medidas que no son necesariamente fáciles.

Lo llamemos como lo llamemos, ley o no ley, señor Andreu, es verdad que el acuerdo OCDE todavía no está ratificado por la Unión Europea, se ratificará presumiblemente en un Consejo de Ministros europeo que tendré el honor de presidir, en noviembre de 1995. Para esa fecha espero que nuestro país no solamente haya podido presentar, sino que tenga ya acordado con la Unión Europea el plan que salga del acuerdo que espero finalmente con los sindicatos.

Yo me atrevo a pedirle, señor Andreu, que no me atribuya a mí la creación de la desazón. Es mucho peor ignorar el mundo que tratar de expresar, incluso con palabras a veces suaves, pero no ocultando la realidad, qué es lo que pasa en el mundo. Estoy de acuerdo en que son muchas más cosas las que hay que hacer. Creo que en las zonas que pueden verse afectadas —algunas de las palabras que ha dicho el representante del Grupo Socialista me parece que son aplicables— tenemos que hacer un esfuerzo por conjugar actuaciones de las diferentes administraciones públicas y crear un ambiente, unas condiciones que permitan, no solamente que la aplicación de un plan de esta naturaleza no produzca la desesperanza, sino, por el contrario, que sea simultáneamente una fuente de nuevas oportunidades. En esa dirección estamos también trabajando, señor Andreu. Pero me parece que haríamos todos bien —creo que podré contar con su Grupo quizá no ahora, pero sí en el futuro— en conseguir más que la creación de la desazón, la búsqueda de soluciones ante problemas que no me los invento yo.

Al señor Sánchez Llibre le agradezco también sus palabras. Me parece que teníamos un diagnóstico por lo menos compartido. La situación —podemos decirlo con más o menos énfasis— es complicada, grave, que necesita actuaciones; hay problemas y los seguirá habiendo. Usted ha planteado algunos puntos críticos sobre el plan. Le parece que este plan se presenta con algún retraso y me de-

cía que no se habían tomado medidas en los últimos años. Quizá mis palabras anteriores le puedan servir, al menos, de complemento de información a lo que se ha venido haciendo. El problema es no tanto qué medidas son posibles en el contexto anterior, sino que hay que hacer un nuevo ajuste estructural. No es solamente un problema de cierres o no cierres, ésta es una de las cuestiones relativamente menos importantes, sino que hace falta un cambio estructural de funcionamiento en la empresa, con un énfasis distinto en los productos, en las líneas que pueden tener mercado, en la capacidad de captación del mismo y en la actuación interna de todos y cada uno de los que operan en la empresa.

En todo caso, no creo que este plan esté planteado con retraso. El acuerdo OCDE es de diciembre de 1994. Usted fue testigo de mi comparecencia anterior en la que le dije, con la gravedad propia del momento, que los resultados del plan, al que se le estaban dando los últimos retoques, eran tan serios que el Gobierno antes de ponerlos en marcha quería acabar de darles alguna vuelta. No lo hemos hecho por retrasarlo por ningún otro tipo de razón espuria, sino que tan pronto como ha sido posible tener un plan elaborado, visto por el Gobierno y sabiendo las consecuencias que podían surgir en términos de reacciones sociales, lo hemos planteado y sometido, eso sí, a la negociación y espero que también al acuerdo.

Ya sé que el contexto social no es el más favorable en este momento. No obstante, espero que podamos involucrar en esta tarea de responsabilidad a los sindicatos y también a las comunidades autónomas.

En la explicación de cómo se ha gestado la puesta en marcha de la información pública he empezado por decir el profundo respeto que en todos estos procesos se guarda a todas las comunidades autónomas. Los primeros beneficiarios del plan han sido los sindicatos y las comunidades autónomas afectadas, a través de un proceso de explicación exhaustivo hecho por los propios directivos de la empresa ante el proceso que se avecinaba.

Espero que colaboren en esta cuestión, más allá de la defensa, que me parece razonable, que cualquier responsable público de una comunidad tenga que hacer sobre qué es lo que va a ocurrir en el futuro. Confío en que también ellos contribuyan precisamente a poner el énfasis en aquello que me parece más importante: la negociación y el acuerdo en el ámbito en el que se negocian las cosas en cualquier empresa, también en las públicas, que es la mesa en la que están representados los intereses empresariales y los intereses de los trabajadores, los intereses sindicales.

Señor Marcos Merino, mi agradecimiento. Ha puesto el énfasis en dos o tres cosas. Déjeme decirle unas palabras personales: además de representar al Grupo Socialista, usted tiene algo que probablemente los Diputados de esta Cámara conocen, una legitimidad idéntica a todos, pero una experiencia específica en materia de reconversiones como antiguo sindicalista y como antiguo trabajador de la construcción naval. Usted ha visto un buen número de procesos de reconversión y sabe lo que esto significa. Quizá por eso me parece que sus palabras tienen un especial relieve en este sentido.

Quiero hacer más unas palabras que usted ha dicho: La realidad es la que es, no la que imaginemos. Decir cómo son las cosas, no como nos las imaginamos o como las deseamos, es una contribución a las soluciones por difíciles que éstas sean después. Es verdad que éste es un proceso necesario y urgente y es verdad que nos convendría mucho poder hacerlo, no en muchas fases, sino en la fase en la que en este momento estamos. Porque si no, así como en anteriores reconversiones hemos tenido prórrogas, en ésta me temo que vamos a tener menos prórrogas o más imposibilidades de aplicar medidas ulteriores.

Es verdad, y en esto quiero poner también énfasis, que éste no es un plan para la reducción de la capacidad total productiva de nuestros astilleros. En absoluto. Este es un plan dirigido a poder captar tanto o más mercado del que anteriormente captábamos. Es un plan que no está basado sobre una estimación optimista de la demanda que nos evite el esfuerzo de ajuste interno, sino en un esfuerzo por hacer que con una adecuada estructura de producto y de costes, podamos, efectivamente por esta razón, ser capaces de captar más mercado.

Pondré un ejemplo, porque a veces esto no se entiende suficientemente, y tomaré el caso que alguno de los Diputados han mencionado. Por ejemplo, Astano, que es una empresa especializada, como todo el mundo sabe, en la fabricación de artefactos «off-shore». Pues bien, las cifras de facturación de Astano en el período 1988-94 han sido de 107 millones de dólares anuales como media. El plan contempla que la media pase a ser de 157 millones de dólares anuales. Estamos pensando en un momento de la producción y eso va a ser necesario, especialmente en Astano, para lograr los ratios europeos en materia de facturación por plantilla, etcétera, que actualmente están muy lejos de alcanzar en esa planta. Podríamos analizar otras para llegar a conclusiones no siempre idénticas, pero en la misma dirección.

También es verdad que poniendo el énfasis de este plan en eso que antes he llamado la industria complementaria, no auxiliar, que tiene que ser un elemento fundamental en la nueva concepción de la construcción naval, no hay por qué esperar una reducción global de la actividad en las diferentes zonas en las que se produzca el proceso de transformación. De lo que se tratará en muchos casos es de que una parte de la actividad que en este momento se lleva en el interior de la propia empresa, sea después ejecutada por lo que se define como industria auxiliar.

Es cierto que el plan no contempla en este momento procedimientos traumáticos de despido, sino procedimientos de ajuste pactado en las plantillas. Pero me parece, y es su principal énfasis y también el mío, que éste es un plan abierto, un plan que debe ser negociado, un plan que espero que pueda ser definitivamente acordado, entre otras cosas porque será casi una condición para su aplicación en condiciones efectivas. Planes que significan un cambio de filosofía y una transformación importante en las empresas necesitan, obviamente, de la participación de los interlocutores sociales, de quienes trabajan en las empresas.

Más allá de las discrepancias sobre el pasado, incluso sobre aspectos puntuales del plan, quiero pedirles a todos

que, convencidos —si lo están— de la necesidad de hacer un proceso de adaptación en nuestros astilleros, contribuyan, no digo a darle la razón al Gobierno —eso no se lo pido—, sino al menos, a un proceso de negociación como el que el Gobierno está instando.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Fernández de Mesa, interpreto que S. S. y el señor Andreu desean intervenir. Hagamos uso, entonces, de ese turno previsto en el Reglamento del cual no voy a invocar su carácter de excepcional, sino de que debe ser corto, puesto que dice el Reglamento que es sólo para formular alguna pregunta escuetamente o solicitar alguna aclaración de lo hablado.

Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Tengo que decirle, señor Ministro, que le ennoblece y le honra que responda de todo lo que ha pasado en los anteriores gobiernos socialistas en materia de industria. No cabe la menor duda de que le honra. Yo creo que usted responde, pero yo no le pido sino que responda de lo que ha pasado durante el período en el que usted ha sido Ministro de Industria. De lo que sí estoy convencido, porque he sido Diputado con anteriores ministros de Industria, y estará S. S. de acuerdo conmigo, es de que la voluntad de los anteriores ministros de Industria al aplicar los diferentes procesos de reconversión no era llegar al día de la fecha como estamos. ¿O usted cree que sí? ¿Cree que el proceso de reconversión del año 1984 y las siguientes medidas adoptadas eran con vistas a llegar en el año 1995 a la situación en la que nos encontramos? Yo creo que no. Sin embargo, es lógico que podamos solicitar en este momento del Gobierno que responda de cuáles han sido los objetivos que se ha marcado y cuáles han sido los resultados que han obtenido después de lo que se ha invertido.

Pero no voy a entrar en este tipo de debate, simplemente quiero decirle algo, señor Ministro, y es que ha habido proceso de reconversión y han sido ustedes los que han hablado ahora en profundidad de él o el representante del Grupo Parlamentario Socialista. Yo no quiero entrar a hablar más de ese tema, de esa lamentable etapa social y laboral de la historia de la construcción naval en España. El señor Marcos Merino tiene experiencia, pero el ex alcalde de El Ferrol que se sienta hoy aquí, trabajador de un astillero, también lo conoce, y yo mismo conozco lo que es el mundo de la construcción naval porque he trabajado en ello. De lo que ha pasado socialmente en zonas tan deprimidas como la ciudad de El Ferrol podría hacer aquí demagogia hasta hartarme. No quiero hacerla, ni voy a hacerla. Simplemente voy a decir que me alegra que el señor Marcos Merino diga que ellos van a buscar soluciones alternativas para la recolocación de excedentes. Algo que no ha pasado hasta el día de la fecha. Simplemente quiero recordar aquel anuncio de la instalación de la Sociedad Italiana del Vidrio en la ciudad de El Ferrol, que iba a solucionar los más de 7.000 despidos que había habido en aquella zona, que nunca se plasmó en realidad.

Me alegro de las palabras del señor Marcos Merino y de la buena voluntad que expresa en este momento el Grupo

Parlamentario Socialista y el propio Ministro de Industria. Repito que no quiero hacer ningún tipo de demagogia con el proceso de reconversión naval, ni hablar de lo que ha ocurrido en el pasado, sino de lo que podemos hacer en el futuro por este mundo.

Tengo que decir claramente que a lo único a lo que me he referido ha sido a datos claros y contundentes. Señor Ministro, cuando yo me he referido a Finquiantieri, que ha cerrado unos astilleros públicos que realmente no tenían ninguna carga de trabajo, me estaba refiriendo a lo que ha pasado con los buques disney, que se los podía haber llevado AESA en España y no se los llevó por falta de mecanismos de financiación para construcción de barcos. Simple y llanamente eso. Y de Lisnave no estoy diciendo que sea el astillero puntero de reparación de buques en Portugal, simplemente estoy diciendo que se está llevando la cartera de reparaciones de España en estos momentos. Y no lo digo yo, lo dice el Presidente de la Asociación de Ingenieros Navales de España, lo dice la Asociación de Navieros de España, lo dice la AWES.

No he dicho nada respecto a algún astillero en particular. Simplemente he querido decirle que, a juicio de los expertos en la materia, el astillero de Cádiz es el punto más importante de reparaciones que existe hoy en día. Y en cuanto al de Sevilla, que es un astillero puntero, porque siempre lo ha sido, y que está adecuado y capacitado para construir buques de tráfico «off-shore» y «shipping», que es un tráfico de mucho futuro en cabotaje. Simple y llanamente. No estoy hablando demagógicamente. Estoy refiriéndome a datos concretos.

En cuanto a la financiación, señor Ministro, que usted reconoce —y yo acepto todas las explicaciones que se quieran dar—, mi opinión no es baladí. Es que la memoria del Ministro de Industria y Energía del año 1993 dice que de los 107.000 millones de pesetas previstos para primas a la construcción naval, simplemente se pagan 42.509 millones de pesetas. ¿Dónde está el resto? Es algo que yo he puesto encima de la mesa.

Quiero decir, señor Ministro, que para mí es una gran noticia, una buena noticia, que anuncie aquí hoy que ese Fondo de Garantía va a ver la luz. Fue una gran noticia el día 14 de marzo, cuando lo aprobamos entre todos los grupos parlamentarios. Fue una gran noticia el día 7 de junio cuando usted anunció aquí que estaba a punto de salir. Es una gran noticia hoy. A ver si este parto termina de una vez, porque lo está necesitando el sector de construcción naval en España. Y creo firmemente lo que acaba de decir el señor Ministro: que muy pronto verá la luz esa resolución definitiva.

En cuanto a Astano, al que S. S. se ha referido, esos 157 millones de dólares anuales medios que ustedes programan para el mundo de «off-shore», habrá que seguir pensando que esa demanda va a seguir siendo la misma, que esas necesidades de construcción de ese mundo «off-shore» va a seguir siendo el mismo, y desde luego habrá que pensar en el coste laboral y social que ha supuesto eso para ese astillero.

Termino manifestando un dato. Las reducciones de las plantillas entre los años 1990-1994 en Europa eran del 31

por ciento y en España sólo el siete por ciento, pero es que durante el período anterior España redujo más del 62 por ciento sus plantillas, hasta llegar al año 1990. ¿Es que desde el año 1984 hasta el año 1990 no hubo un proceso importante de reducción de plantillas? En el futuro lo va a seguir habiendo.

Por tanto nosotros entendemos —termino, señor Presidente— que hacen falta una serie de medidas, que son las que hemos venido anunciando en el Congreso de los Diputados y las que seguiremos planteando. Ya las he enumerado. No las voy a repetir. Se refieren a la inversión en I+D, a los fondos de garantía y, sobre todo, a una política cohesionada del Gobierno para que los Ministerios de Hacienda, Comercio, Industria y Transportes pongan todo ese litoral de 7.880 kilómetros de costa que tiene España a trabajar para que el mundo de lo marítimo sea rentable para todos.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Voy a hacer dos breves comentarios y clarificar algún aspecto de mi intervención que quizá he expuesto al señor Ministro de una forma confusa.

Nosotros aceptamos el marco de la Unión Europea y aceptamos el marco de la OCDE, pero en el desarrollo de ese marco la Unión Europea es libre de ratificar o no ese convenio. Que nosotros propongamos que no se ratifique no significa que no aceptemos el marco sino que lo que proponemos es que, en el desarrollo de ese marco, no se ratifique.

Le pregunto al señor Ministro: ¿Puede asegurar que los Estados Unidos van a ratificar ese acuerdo? Quizás el señor Ministro tenga más información que nosotros, pero tenemos serias dudas de que los Estados Unidos, principal impulsor de ese acuerdo de la OCDE, vayan a ratificarlo. En cualquier caso, nosotros consideramos que es gravemente lesivo para los intereses de la industria naval española.

Es cierto, como usted ha dicho, que los sindicatos conocían este panorama. No puedo hacer de portavoz de los sindicatos, como S. S. comprenderá, pero del conocimiento que tengo de sus posiciones se desprende que en ningún momento podían pensar que la solución que iba a ofrecer el Ministerio de Industria iba a tener la radicalidad que se ha planteado en la presentación del PEC, diciendo que incluso iban a cerrarse centros de actividad.

Siguiendo en esa trayectoria y reiterando que no puedo hacer de portavoz de los sindicatos, lo que es cierto es que la alternativa que éstos han planteado ya al Gobierno difiere sustancialmente. Entre otras cosas, contempla que no se cierre ningún centro de actividad, que se potencien tecnológicamente algunos de los centros, y medidas bastante diferentes a las que contienen en el Plan Estratégico de Competitividad.

Nosotros le agradecemos la sinceridad con la que ha planteado que, independientemente del convenio de la OCDE, lo que considera es que los astilleros deban ser ren-

tables. Le agradecemos esa sinceridad porque, de alguna manera, se quita ese escudo protector de la OCDE. Nosotros no queremos unos astilleros que no sean rentables, pero asumimos la responsabilidad de que, aun no siéndolo, esos astilleros desarrollan en los territorios en que se encuentran una importante función social. Estaríamos dispuestos a aceptar unos astilleros que no fueran rentables, por supuesto intentando que tuvieran la mayor rentabilidad posible, incluso que tuvieran cargas sobre los Presupuestos Generales del Estado, a cambio de que no se empeore la situación social de esas comarcas.

Usted ha manifestado que la pérdida de empleo en Europa en los últimos años por el cierre o por la reconversión en astilleros ha sido superior a la de España. Seguro que es verdad. Ha manifestado reiteradamente que el 30 por ciento en el conjunto de Europa y el siete por ciento en España. Pero es que ninguna región de Europa, ninguna, ni siquiera esas que han sufrido tan graves reconversiones, tienen los niveles de paro que tiene El Ferrol o que tiene la bahía de Cádiz. Ninguna tiene el 42 por ciento de desempleo. Haber tenido una reconversión con la pérdida del 30 por ciento de empleo en el conjunto de los países de Europa seguro que no ha supuesto para ninguna región europea haber llegado a esas cotas de desempleo. Este nos parece un dato extraordinariamente relevante.

Reitero la posición de mi Grupo. Queremos unos astilleros que supongan la menor carga posible para el Estado. No considere que nosotros pretendemos que el Estado sea un saco sin fondo al que se le puede cargar cualquier tipo de actividad. Ni muchísimo menos. Queremos, en la línea de lo que solicitan los sindicatos, que haya modificaciones en la estructura productiva de estos centros. Pero, desde luego, no mantenemos el axioma de tener a cualquier precio unos astilleros rentables. Si hay que cargar algo sobre el Estado es que se cargue para que estas comarcas no caigan en peor situación que en la que actualmente se encuentran.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Sánchez i Llibre.

El señor **SANCHEZ I LLIBRE**: Después de la intervención del señor ministro, ha quedado claro que van a intentar por todos sus medios tirar adelante en el Plan de competitividad, procurando consensuarlo y negociarlo con todos los agentes sociales implicados en el mismo, y también intentando incorporar las propuestas, que seguramente van a ser positivas, de las comunidades autónomas afectadas.

También se desprende de sus manifestaciones que una de nuestras preocupaciones, en cuanto al análisis del contexto social en que se van a ver involucradas algunas comunidades autónomas, se va a estudiar la posibilidad de emprender nuevos proyectos o nuevas iniciativas empresariales con las correspondientes comunidades autónomas a fin de compensar las bolsas de desempleo que van a originar con toda seguridad dichos planes de reconversión.

Me queda una pregunta en el tintero, que en mi primera intervención se la he planteado quizás a nivel muy global, ya

que pensamos que si dicho Plan de competitividad tiene los frutos apetecidos y a partir del año 1998 o a finales de 1997 hay beneficios y pueden resultar negocios atractivos para la iniciativa privada, ¿no sería interesante, señor ministro, a partir de estos momentos, empezar a tener contactos con capitales privados, tanto nacionales como internacionales, para buscar una solución viable en un futuro inmediato, de cara a mejorar la competitividad de dichas compañías ante los próximos acuerdos que se van a realizar con la Unión Europea en la Organización Mundial del Comercio?

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Marcos.

El señor **MARCOS MERINO**: Muy brevemente, para aclarar que nuestro grupo no se va a plantear la generación de nuevas iniciativas industriales y económicas para recolocar los excedentes que creemos en este caso van a salir y tener un tratamiento que les va a permitir mantener su nivel adquisitivo, sino que se trataría de crear nuevas estructuras industriales, que permitan regenerar las zonas afectadas por la reconversión y reducir los actuales niveles de paro que son muy altos. En ese esquema, yo destacaba como especialmente grave la situación de Cádiz y de El Ferrol y también en menor medida la que se está viviendo en la margen izquierda del Nervión y en Cantabria. No es tanto recolocar como generar nuevas iniciativas que ilusionen y den vida a unas zonas que están muy degradadas, sin ningún tipo de tejido y medio de vida para todas las personas que viven en ese entorno.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor ministro, tenga la amabilidad de, con su intervención, en respuesta a las últimas de los grupos, dar por finalizado el debate que nos ha ocupado esta tarde.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Eguigaray Ucelay): Muy brevemente. Me parece que no es cuestión ya de polémica; en todo caso, con el señor Fernández de Mesa sí tenemos probablemente alguna cuestión que clarificar. Creo que nos hemos entendido alrededor de esta pequeña discusión sobre los astilleros de reparaciones o no; es verdad que la lista de astilleros de reparaciones cerrados en Europa es enorme y que todos los expertos, más allá de la discusión sobre si en algún momento Lisnave es capaz de captar o no —ya sé que algunos dicen eso—, sin embargo, saber si es una opción de futuro para nuestros astilleros que es de lo que estamos hablando. Esta es la cuestión.

Sobre el tema de las primas a la construcción naval en el que usted insistía —creo que ya se lo dije en mi anterior comparecencia—, si todas las primas devengadas no han sido pagadas, tiene que ver con problemas fundamentalmente de ajuste presupuestario, y ésta es una de las razones por las cuales en el marco OCDE se nos autoriza a que determinadas cosas que anteriormente no pudimos hacer, ahora las podemos realizar. Por tanto, ésta es toda la explicación; es bastante sencilla.

Sobre el tema del fondo de garantía, me alegro que le parezca una buena noticia. Yo también creo que lo es. Sabe

que hemos estado trabajando en este esquema y que no hemos tenido ninguna voluntad de retraso; ésta es una cuestión importante y necesitaba un análisis. Tengo en mi poder el texto que el Ministerio de Industria propondrá a la Comisión delegada, ya de acuerdo con el Ministerio de Comercio y con el Ministerio de Economía y Hacienda, y espero, como antes le he dicho, que pueda ver la luz de manera inmediata. En todo caso, como sé que su grupo y otros ponen mucho énfasis en esta cuestión, déjenme decirles que, dándole un valor, el que tiene, sin embargo yo creo que ésta no es la solución ni el bálsamo de Fierabrás. Creo que estamos en ese entendimiento. Es verdad que en algún momento, frente al plan y no lo digo por usted, se ha planteado en la sociedad el debate, y alguna gente ha dicho: lo que hay que hacer no es nada de lo que se está planteando sino crear un fondo de garantías complementarias o nuevos mecanismos de financiación. Creo que sería construir castillos en la arena o hacer un ejercicio de imaginación, que me parece no estamos para hacerlo, pero es verdad que puede ser al menos una contribución para acabar en el único elemento que tenemos desde el punto de vista de financiación diferencial respecto de los demás países europeos —de algunos, no de todos— cumplir exactamente con aquello que es posible hoy en el marco legal actual y en el marco futuro. En los créditos a la exportación o en los créditos para armadores nacionales (por cierto aprovecho también para decirle que el Ministerio de Industria está considerando la posibilidad, teniendo en cuenta la elevación de los tipos de interés, y a fin de producir una compensación para los armadores nacionales sobre los tipos de interés, puesto que anteriormente éstos quedaban en el límite autorizado en el acuerdo de la séptima Directiva), en este momento, con la elevación de tipos de interés se ha producido algún quebranto y estamos pensando en introducir también durante el tiempo que esté vigente todavía la séptima Directiva esa medida. Por tanto, esto es lo que creo que podemos hacer, pero nada de esto nos excusa de hacer todo lo demás.

Sobre el tema de la reducción de plantillas —termino con ello, señor Fernández de Mesa— no me siento especialmente orgulloso, y creo que nadie se puede sentir orgulloso de un proceso de reducción de plantillas; lo que hago es una descripción de qué ocurre y lo que está ocurriendo en el mundo. Es verdad que entre 1984 y 1990 la reducción de plantillas en Europa y en España fue la misma en porcentaje, aproximadamente la misma, medio punto arriba o abajo. Sin embargo, es verdad que en el período 1990-1994 esa diferencia ha sido sustancialmente distinta. Probablemente, eso también tiene algo que ver con la relativa pérdida de competitividad que en este período en relación con nuestros competidores europeos han tenido algunos de nuestros astilleros, pero es verdad que los problemas de productividad o de competitividad no son solamente problemas de ajuste laboral, son muchas más cosas, por eso me gustaría que nadie tuviera la impresión de que éste es el único mecanismo sobre todo si no va acompañado de todo un conjunto de transformaciones como las que he planteado que están incluidas dentro del Plan de competitividad.

En todo caso —insisto, señor Fernández de Mesa—, es pero que más allá del análisis del pasado y, sobre todo, de las dificultades del presente, podamos contar también con la contribución no solamente de su grupo parlamentario sino de los responsables de su partido en los diferentes ámbitos para conducir este proceso por una vía de negociación, que me parece es algo que creo puedo, razonable y responsablemente, pedirle a usted como portavoz de su grupo parlamentario.

Señor Andreu, creo que entiendo (me parece que lo había entendido ya pero tal vez yo también me he explicado mal) su posición alrededor del tema de la Unión Europea y de la OCDE. Si he entendido bien, lo que usted dice es que no se ratifique. Tengo que decirle que España ya ha aceptado en ese marco el acuerdo OCDE. Antes de que la Unión Europea negociara esos términos, hubo una discusión de la Unión Europea con el resto de países afectados por el tema de construcción naval, y hay unanimidad en la posición. Es verdad que para lograr esa unanimidad España exigió que este período 1986-1988 se incluyera en el propio acuerdo OCDE.

Segundo, el acuerdo OCDE implica a otros países, a Estados Unidos, a Japón, incluso a Corea del Sur. La Unión Europea no cometerá la ingenuidad, si no es en condiciones de reciprocidad, de autoimponerse unos límites que no se impongan los demás, por tanto esto va de suyo.

Tercero, la introducción en el Derecho interno comunitario se producirá —como anteriormente le decía— no por la existencia de ese acuerdo sino por la aprobación de una directiva sobre ayudas a la construcción naval que traduzca al Derecho interno comunitario el acuerdo OCDE y que esperamos poder aprobar en noviembre de 1995.

Respecto a su puntualización sobre la función social, soy —creo— tan consciente como usted, por lo menos de hasta qué punto afecta en determinadas zonas, sea Ferrol, sea la bahía de Cádiz u otras. No ha citado usted la margen izquierda del Nervión, que personalmente me es más familiar y que es una zona de vieja industrialización. En esa zona hay una elevadísima tasa de paro, mucho más que la media de Vizcaya o la media del País Vasco. Por tanto ahí hay un problema de sensibilidad extraordinariamente importante, pero es verdad que haciendo el ejercicio teórico de pensar que si el mundo fuera distinto incluso se podría estar dispuesto a aceptar astilleros temporalmente no rentables para cumplir determinadas funciones sociales. De hecho, la política del Gobierno ha hecho precisamente eso. Es verdad que, reconversión tras reconversión, los astilleros públicos han estado en pérdidas, es verdad.

Es verdad que, además del esfuerzo por cambiar las cosas, hemos aceptado el mantenimiento de una situación de pérdidas que se ha sufragado con ayudas públicas, en un marco —y esto no es una cuestión teórica— que en el futuro no existirá. Por tanto, si me acepta lo que estoy tratando de expresarle en términos lógicos, no se trata de un problema de discusión teórica sobre si se está más o menos

dispuesto a aceptar. Incluso podríamos ponernos de acuerdo y, de hecho, hasta ahora ha ocurrido así; lo que sucede es que a partir del 1.º de enero de 1996 aquel astillero que pierda dinero no podrá tener más medios para recuperar su salud financiera y de otro tipo, que aquellos que derivan de un proceso ulterior de transformación, sin ningún tipo de ayuda pública. Esto es lo que le quiero decir. O son rentables más allá de la discusión teórica o no existen. Este es el problema que se va a presentar a partir del 1.º de enero de 1996.

Señor Sánchez i Llibre, me parece que interpretaba bien el esfuerzo que vamos a hacer en materia de negociación. Déjeme decirle que me parece muy prematuro, antes de iniciar un proceso y antes de haberlo pactado, contemplar cuáles son las soluciones empresariales que en el año 1997 puede haber para los astilleros públicos. Probablemente ésa sea una discusión para 1996 o quizá para 1997; no me haga en este momento avanzar cosas que me parecen muy lejanas de la realidad, con unos astilleros que pierden 45.000 millones de pesetas.

Finalmente, también quiero ratificar mis palabras, si anteriormente no se ha entendido, porque ésta es o quería ser la posición del Gobierno. Me parece que es posible, y debe ser, además, ejercitable, una acción conjunta en las zonas en que esto pueda hacerse, más allá de la reconversión de los astilleros, un esfuerzo conjunto de las distintas administraciones locales, autonómicas y nacional para generar no sólo nuevas actividades sino, especialmente, para crear aquellas condiciones que permitan no tanto un proceso de recolocación asegurado sino, fundamentalmente, un proceso de creación de nuevas expectativas de desarrollo económico, industrial o de servicios, como es el caso de la bahía de Cádiz o como puede ser el caso de El Ferrol, que anteriormente se mencionó.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor ministro, permítame que le agradezca (desde luego en nombre de la Mesa, ya que mis colegas me han dejado solo puedo hacerlo expresamente así y me atrevo a hacerlo incluso en nombre de los miembros de la Comisión, salvo que se manifiesten en contra) no ya sólo su contribución al debate que hemos podido tener esta tarde sino incluso, y tal vez es más importante, la iniciativa de comparecencia del Gobierno ante la Cámara, que ha permitido no sea un axioma ya consolidado, la desvinculación de la Cámara de las realidades más inmediatas y latentes de la vida social española.

Por último y a título absolutamente personal, señorías, servicios de las Cámaras, trabajadores de los medios que nos han acompañado, les deseo que procuren tener el mejor descanso posible porque creo que realmente lo merecemos auténticamente, después de tantas horas de trabajo.

Gracias, señorías.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cuarenta y cinco minutos 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