



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1997

VI Legislatura

Núm. 208

---

## INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO

PRESIDENTE: DON FRANCESC HOMS I FERRET

Sesión núm. 16

celebrada el martes, 6 de mayo de 1997

---

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor Ministro de Industria y Energía (Piqué i Camps), para informar sobre:

- El denominado Protocolo Eléctrico, así como de los motivos por los que no ha tenido en cuenta el acuerdo alcanzado en el Pleno de la Cámara del día 10 de diciembre de 1996. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 213/000163) ..... 5730
- Previsiones acerca del futuro del sector naval en general y de los astilleros de Sevilla en particular. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 213/000101) ..... 5730
- Posición del Gobierno respecto a la decisión de la Unión Europea (UE) de no aprobar la ayuda acordada en el plan estratégico de competitividad aprobado por el Gobierno y sindicatos en 1995, respecto a las factorías españolas de astilleros, así como de la decisión de la Comisión de la Competencia de la Unión Europea de investigar la validez de las ayudas públicas por valor de 200.000 millones de pesetas, concedidas a los astilleros españoles para la reestructuración del sector na-

	<u>Página</u>
val. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 213/000184) .....	5730
— Política del Ministerio respecto a los programas y planes de apoyo a la competitividad industrial y respecto a la configuración de sectores con un alto componente tecnológico. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 213/000202) .....	5730
— Valorar la política de negociaciones con la Unión Europea (UE) para mantener operativo el sector naval del Estado español y, especialmente, valorar la conflictiva negociación sobre Astilleros y Talleres del Noroeste, S. A. (ASTANO). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000255) .....	5731

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

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

Señor Ministro, bienvenido a la Comisión de Industria.

Señorías, les pido disculpas por este breve retraso. La Mesa y la Junta de Portavoces se han reunido desde las nueve de la mañana con una delegación del Gobierno rumano para tratar de asuntos relacionados con la materia que va a ser objeto de discusión en la Comisión. Al final, hemos tenido oportunidad de tratar una propuesta, que se le ha formulado a esta Presidencia con la unanimidad de todos los grupos, de extraer del orden del día de esta mañana los dos puntos relativos a la empresa Hunosa, ya que en una próxima convocatoria de la Comisión de Industria vamos a celebrar un debate monográfico acumulando varias iniciativas planteadas por los grupos en torno al sector del carbón. A todos nos ha parecido razonable no fragmentar en esta comparecencia del Ministro el debate en esta Comisión sobre el sector del carbón y desdoblarla en dos intervenciones.

Por tanto, señor Ministro, le pedimos disculpas por ese cambio del orden del día. La Mesa y la Junta de Portavoces de la Comisión, por unanimidad, han decidido posponer esos dos puntos relativos a Hunosa, iniciativas del Grupo Socialista y del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, a una siguiente reunión de la Comisión de Industria, donde integraremos más iniciativas que están en curso y que tratan de la materia y de este sector.

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA (PIQUÉ I CAMPS) PARA INFORMAR SOBRE:**

— **EL DENOMINADO PROTOCOLO ELÉCTRICO, ASÍ COMO DE LOS MOTIVOS POR LOS QUE NO HA TENIDO EN CUENTA EL ACUERDO ALCANZADO EN EL PLENO DE LA CÁMARA DEL DÍA 10 DE DICIEMBRE DE**

**1996. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 213/000163.)**

El señor **PRESIDENTE**: El portavoz de Izquierda Unida ha comunicado asimismo la retirada del punto número 4, toda vez que la materia hacía referencia al informe sobre el protocolo eléctrico, y dicho grupo se da por satisfecho con la información que se le dio en anteriores comparecencias.

— **PREVISIONES ACERCA DEL FUTURO DEL SECTOR NAVAL, EN GENERAL, Y DE LOS ASTILLEROS DE SEVILLA, EN PARTICULAR. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 213/000101.)**

— **POSICIÓN DEL GOBIERNO RESPECTO A LA DECISIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA (UE) DE NO APROBAR LA AYUDA ACORDADA EN EL PLAN ESTRATÉGICO DE COMPETITIVIDAD APROBADO POR EL GOBIERNO Y SINDICATOS EN 1995, RESPECTO A LAS FACTORÍAS ESPAÑOLAS DE ASTILLEROS, ASÍ COMO DE LA DECISIÓN DE LA COMISIÓN DE LA COMPETENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA DE INVESTIGAR LA VALIDEZ DE LAS AYUDAS PÚBLICAS POR VALOR DE 200.000 MILLONES DE PESETAS, CONCEDIDAS A LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES PARA LA REESTRUCTURACIÓN DEL SECTOR NAVAL. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 213/000184.)**

— **POLÍTICA DEL MINISTERIO RESPECTO A LOS PROGRAMAS Y PLANES DE APOYO A LA**

**COMPETITIVIDAD INDUSTRIAL Y RESPECTO A LA CONFIGURACIÓN DE SECTORES CON UN ALTO COMPONENTE TECNOLÓGICO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGENCIA I UNIÓN). (Número de expediente 213/000202.)**

— **VALORAR LA POLÍTICA DE NEGOCIACIONES CON LA UNIÓN EUROPEA (UE) PARA MANTENER OPERATIVO EL SECTOR NAVAL DEL ESTADO ESPAÑOL Y, ESPECIALMENTE, VALORAR LA CONFLICTIVA NEGOCIACIÓN SOBRE ASTILLEROS Y TALLERES DEL NOROESTE, S. A. (ASTANO). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/000255.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por consiguiente, señor Ministro, la materia objeto de su comparecencia es la que se acumula de los puntos 1, 5, 6 y 7. La Mesa y la Junta de Portavoces han decidido ordenar la sesión de esta mañana de forma que las peticiones de comparecencia del señor Ministro sobre estas cuatro materias se integren en un único debate, que se iniciará con la intervención del Ministro para exponernos lo que estime oportuno sobre los contenidos de las cuatro peticiones de comparecencia. La primera solicita que informe de las previsiones acerca del futuro del sector naval en general y de los astilleros de Sevilla en particular, a propuesta de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. La segunda solicita que informe sobre la posición del Gobierno respecto a la decisión de la Unión Europea de no aprobar la ayuda acordada en el plan estratégico de competitividad aprobado por el Gobierno y sindicatos en 1995, respecto a las factorías españolas de astilleros, así como de la decisión de la Comisión de la Competencia de la Unión Europea de investigar la validez de estas ayudas públicas. La siguiente es la que pide información sobre la política del Ministerio respecto a los programas y planes de apoyo a la competitividad industrial y respecto a la configuración de sectores con un alto componente tecnológico, a instancias del Grupo Parlamentario Catalán. Y la última solicita su valoración de la política de negociaciones con la Unión Europea para mantener operativo el sector naval del Estado español, y especialmente de la conflictiva negociación sobre Astilleros y Talleres del Norte (Astano).

Éstas son las materias objeto de la comparecencia. Sin duda, señor Ministro, en la medida en que usted dé pie a los portavoces de los distintos grupos para que le planteen, en el turno de réplica, las cuestiones que estimen oportunas, podremos deslizar esta comparecencia en alguna otra materia. No obstante, el turno de intervenciones será el acumulable de las cuatro que están en estos momentos en trámite parlamentario.

En consecuencia, vamos a organizar la sesión de la siguiente forma. En primer lugar, intervendrá el Ministro; a continuación, los portavoces de los distintos grupos, de menor a mayor, harán uso de un turno de réplica, que será

contestado por el Ministro, y habrá un subsiguiente turno de réplica, si ustedes lo solicitan.

Tiene la palabra el Ministro de Industria.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA** (Piqué i Camps): Como cuestión de orden, si me permite, voy a hacerle un par de consultas. Como tres de los puntos son relativos a la construcción naval, no sé si puede parecer adecuado que los agrupe en una sola intervención; después, puede producirse el correspondiente debate con los portavoces, dejando para más tarde el punto sobre la política del Ministerio respecto a los programas y planes de apoyo a la competitividad industrial. ¿Es posible este planteamiento?

El señor **PRESIDENTE**: La decisión que hemos tomado la Mesa y Portavoces es que usted acumule en su primera intervención las dos materias; primero, la relativa al sector naval y, cuando termine esa exposición, que añada la referente a los planes de apoyo a la competitividad industrial.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA** (Piqué i Camps): Voy a comenzar mi intervención refiriéndome al sector de la construcción naval, en particular a las cuestiones relacionadas con los astilleros de propiedad pública integrados en la división de construcción naval de la Agencia Industrial del Estado.

Como bien conocen SS. SS. por informaciones anteriores, España había notificado a la Comisión Europea, en noviembre del año 1995, un plan de reestructuración de los astilleros públicos para el período 1995-1998, que es conocido como el plan estratégico de competitividad, el PEC. El objetivo principal del plan se concretaba en alcanzar la rentabilidad para el conjunto de la división de la construcción naval de la Agencia Industrial del Estado en el ejercicio de 1998, objetivo que se mantiene. Para ello, era preciso obtener varias cosas. La primera, reducir unos costes financieros excesivos, debidos a altos niveles de endeudamiento generados por retrasos de aportaciones y a la persistencia de las pérdidas en ese sector durante muchos años; conseguir una minoración de los costes de subactividad derivados de unos excesos de capacidad y, por tanto, de plantilla en relación a la carga de trabajo; y, finalmente, conseguir, como es lógico, un acuerdo para la aplicación del PEC. Este plan preveía, por una parte, una evolución de las plantillas, que se ha ido cumpliendo para cada uno de los centros; el establecimiento de un nuevo marco de relaciones laborales que tenía que estar vigente el 1 de enero de 1996, y que sólo ha sido posible obtener a principios del presente año 1997, y que ese nuevo marco consiguiera un mejor aprovechamiento de la jornada, un nuevo sistema de clasificación de categorías profesionales y una adecuada movilidad funcional.

En diciembre del año 1995, la Comisión Europea aprueba una parte de las ayudas vinculadas al plan, en concreto, 89.104 millones de pesetas, que fueron destinados a compensar pérdidas previamente autorizadas pero que no se habían desembolsado con anterioridad por limitaciones

en los Presupuestos Generales del Estado. Sin embargo, y simultáneamente a la autorización de esas ayudas, incoa el procedimiento previsto en el artículo 93.2 del Tratado de la Unión Europea en relación con una de las medidas del plan, la que se refiere concretamente a la aplicación de créditos fiscales por un importe de 58.000 millones de pesetas que estaban previstos en el esquema de financiación de la división de construcción naval. Sin embargo, la Comisión entiende que eso se modifica a raíz del cambio de composición de los diferentes *holdings* que agrupan el sector público industrial.

Asimismo, la Comisión continúa con el estudio de las restantes ayudas y de otros aspectos relativos al plan y concluye dicho estudio con la ampliación del mencionado expediente y procedimiento del artículo 93.2 a otras medidas y ayudas que la Comisión considera que tienen carácter de ayudas públicas y, por tanto, que requieren su autorización. Estas medidas suponen por una parte, 80.000 millones de pesetas adicionales de ayudas sociales para la reestructuración de las plantillas; 10.000 millones de pesetas de ayudas a la inversión; 62.000 millones de pesetas de compensación de intereses devengados, porque, en virtud del retraso de las aportaciones, se van generando unos costes financieros y, en consecuencia, unos intereses de demora, por decirlo de alguna forma; otros pagos extraordinarios, por importe de 7.355 millones de pesetas, de los cuales 3.980 millones de pesetas corresponden a costes sociales y 3.375 millones de pesetas al hundimiento, en su momento, del buque *Amoco Cádiz*, y la previsión de nuevas aportaciones por desviaciones en la ejecución del plan estratégico de competitividad, por importe de 15.000 millones de pesetas. Esto asciende a una cifra total de 318.112 millones de pesetas, más los 3.375 millones de pesetas correspondientes a la indemnización por el hundimiento del *Amoco Cádiz* sobre lo que, por remontarse al año 1978, la Comisión considera que no hay necesidad de requerir su autorización.

Ante la situación descrita, cuando nos hacemos cargo del Ministerio de Industria y Energía encargamos un análisis exhaustivo de la situación y de las perspectivas de los astilleros públicos, y la primera constatación es que se está produciendo una importante desviación en los resultados de la división que supone, en el primer semestre de 1996, prácticamente un aumento del 50 por ciento sobre las pérdidas previstas. Al final de 1996, de hecho, las pérdidas derivadas de la explotación fueron superiores en un 80 por ciento a las previstas en el plan estratégico de competitividad; en concreto, se habían previsto 20.000 millones de pesetas de pérdidas y estábamos superando los 36.000 millones de pesetas. En consecuencia, hubo que hacer una actualización de los objetivos. Ante el bloqueo por parte de la Comisión Europea de las ayudas pendientes, ante la desviación de los resultados en la división de construcción naval y ante la inexistencia de esa condición, que estaba recogida en el PEC, de un nuevo marco de relaciones laborales, se hace una actualización de objetivos, se revisan las medidas en el desarrollo del plan estratégico, todo lo cual se concreta en las actuaciones siguientes.

En primer lugar, continuar e intensificar todas las actuaciones de mejora de la organización y gestión de los astilleros públicos, particularmente en la política comercial, reducción de costes de aprovisionamiento, política de subcontratación, etcétera. En estos momentos, me complace poder informar a la Cámara que, al mes de abril del presente año, tenemos asegurada ya carga de trabajo para todo el año 1997 y buena parte de 1998, y que sólo los pedidos acumulados en esta primera parte del año superan a los que se pudieron obtener en el año 1996.

La segunda actuación fue sentar el principio de separar cada astillero como centro de coste y de beneficios. De hecho, éste es un proceso que estaba ya medio en marcha, en la medida en que hay una serie de astilleros de la división de construcción naval que están ya filializados —entre comillas—, como pueden ser Astano, Astander, Barreras, Juliana y Manises. Lo que se está analizando ahora es la conveniencia de extender esta fórmula de filialización a todos y cada uno de los centros pertenecientes a la división de construcción naval.

La tercera actuación fue definir un nuevo marco de relaciones laborales que, como ya he dicho, en el acuerdo del PEC de octubre de 1995 se decía que debía estar vigente el 1 de enero de 1996. Eso no fue posible debido a una serie de circunstancias. Ha habido negociaciones muy intensas entre la empresa y los sindicatos, particularmente en la segunda mitad del año 1996 y, después de una ardua negociación, se ha conseguido ya firmar ese nuevo marco, a través de un nuevo convenio colectivo, en el pasado mes de marzo. La idea de incluir en ese nuevo marco de relaciones laborales lo que estaba ya previsto en el PEC y además algunas medidas adicionales ha dado como resultado un convenio colectivo en el que se contempla la contención salarial para tres años, la simplificación de categorías profesionales, la simplificación y unificación de conceptos retributivos, la mayor flexibilidad en la distribución horaria y el mejor aprovechamiento de la jornada laboral, lo cual permite una homogeneización de las condiciones laborales que hasta ahora estaban recogidas en diferentes convenios y, desde luego, introducir unas posibilidades de mejora en los márgenes y en las cuentas de resultados que a nosotros nos parece fundamental.

La cuarta actuación era —y ése era un asunto muy delicado— conseguir el mantenimiento de la actividad en todos y cada uno de los astilleros públicos. Ahora se puede decir ya, dado que el tema está resuelto, sin que ello genere mayor inquietud, que la posición de la Unión Europea en relación al desbloqueo de las ayudas iba asociado a la creencia de la Comisión de que existía un exceso de capacidad que se debía resolver por la vía del cierre de algunos centros y, en particular, el cierre de Sevilla. Es un tema que ahora está completamente resuelto. La Comisión acepta la continuidad de todos y cada uno de los centros de trabajo y, por tanto, creo que ese punto se ha resuelto satisfactoriamente.

La quinta actuación era ajustar la capacidad productiva anual para nuevas construcciones de acuerdo con lo ya comprometido en su momento en el marco del PEC y en los acuerdos con la Comisión Europea, de forma que los

compromisos de producción de los astilleros públicos no pasaran de 210.000 toneladas de registro bruto anuales, lo que suponía una disminución de 30.000 toneladas para el conjunto de los astilleros públicos, cuya capacidad nominal es de 240.000 toneladas; y en el caso del sector privado, pasar de 160.000 a 142.500 toneladas, es decir, una disminución de 17.500 toneladas de registro bruto. En total, para el conjunto del sector de la construcción naval en España, pasar de 400.000 a 352.500 toneladas. Si les interesa a los miembros de la Comisión, puedo perfectamente especificar lo que pueden representar estos ajustes de compromisos máximos de capacidad de producción en cada centro.

La sexta actuación era conseguir la continuidad de la actividad de Astano, puesta en entredicho también por la Comisión, y centrarla en la construcción de unidades *off-shore* y la reparación de buques, compromiso que se tomó en su momento a partir del año 1986.

La séptima actuación es un compromiso formal del Gobierno (cosa común a todos los Gobiernos de la Unión y, en particular, a aquellos que teníamos pendiente autorización de ayudas por parte de la Comisión Europea, y por tanto también Alemania y Grecia) de no dar más ayudas especiales —por consiguiente, las generales al conjunto de los astilleros y al conjunto de la construcción naval, sí— a los astilleros públicos a partir del 31 de diciembre de 1998. Este planteamiento fue presentado a la Comisión Europea en el pasado mes de febrero y, tras unas negociaciones adicionales, que también han sido complejas, ha servido de base para la inclusión de la reestructuración de los astilleros públicos españoles en la propuesta de reglamento relativo a las ayudas a determinados astilleros —como ya he dicho, de Alemania, Grecia y España—, que la Comisión presentó al Consejo de Ministros de Industria de la Unión del pasado 24 de abril en Luxemburgo, y que el Consejo de Ministros de Industria aprobó. Ésa fue una aprobación por mayoría cualificada y, por tanto, no ha sido fácil conseguir el compromiso de la Unión, puesto que los países nórdicos —Finlandia, Dinamarca y Suecia— votaron en contra y el Reino Unido se abstuvo; es decir, que realmente fue una discusión larga y prolija, pero que, desde nuestro punto de vista, ha terminado satisfactoriamente para los astilleros españoles.

Por tanto, las ayudas relacionadas con el programa de reestructuración de los astilleros públicos asciende a un total de 318.112 millones de pesetas; es decir, todas las que he especificado al principio de mi intervención menos los 3.375 millones correspondientes a la indemnización del *Amoco Cádiz*, que, como ya he dicho, se remontaban al año 1978 y la Comisión no consideraba que fueran ayudas estatales en el sentido que especifica el Tratado de la Unión. Del total de esos 318.000 millones, diré, como recordatorio, que 183.000 millones se han autorizado según lo previsto para España en la Séptima Directiva sobre ayudas a la construcción naval y se desglosan en: 89.000 millones para la compensación de pérdidas, 80.000 para ayudas sociales, 10.000 para inversiones y 3.980 para costes sociales. Los 135.000 millones restantes corresponden a otras partidas que la Comisión considera ayudas de Estado

y que se han aprobado con carácter excepcional a partir de la nueva negociación. Su desglose es el siguiente: 62.000 millones en concepto de intereses devengados, 58.000 millones en concepto de créditos fiscales para el período 1995-1999 y 15.000 millones como aportación de capital por compensación de pérdidas. Hay que decir también que estas ayudas ya han sido completamente desembolsadas, con la excepción de aquellas que corresponden a los créditos fiscales pendientes hasta el año 1999 y que, por tanto, no van a suponer una carga presupuestaria adicional, excepto la que ya se ha producido con anterioridad. Este importante volumen de ayudas públicas, junto con el plan estratégico de competitividad revisado, cuyo cumplimiento será vigilado por la Comisión Europea, debe hacer posible situar a los astilleros públicos a finales de 1998 en una situación tal que les permita su viabilidad sin más ayudas que las que eventualmente puedan darse a los astilleros con carácter general dentro del marco comunitario que pueda estar vigente a partir de dicho año, y que también empezó a debatirse en el Consejo de Industria del pasado día 24 de abril.

En este contexto, también quiero informar a la Comisión de que esa discusión sobre el nuevo marco de ayudas a la construcción naval en el ámbito comunitario deriva de una situación creada por un hecho que no sabemos cómo va a resolverse finalmente. Me refiero a los acuerdos en el seno de la OCDE para las ayudas al sector de la construcción naval, que fueron tomados hace tiempo y que han sido aprobados por la Unión Europea, pero no ratificados por los Estados Unidos, lo que también está determinando la posición de Japón. Eso deja a la Unión Europea en una situación un tanto complicada, dado que el marco vigente de ayudas a la construcción naval, a través de las conocidas primas a la construcción naval, culmina el 31 de diciembre de este año 1997 y, por tanto, caso de que se produzca la ratificación de Estados Unidos —hipótesis que, aunque difícil, no está descartada—, a partir del 1 de enero de 1998 toda la OCDE deberá tener el mismo marco, definido en el propio acuerdo OCDE. Si no es así, si Estados Unidos no ratifica, el Consejo de Ministros de la Unión ya ha acordado prorrogar la Séptima Directiva y, al mismo tiempo, empezar los trabajos para disponer de un nuevo marco de ayudas al sector de la construcción naval lo antes posible. En principio, la prórroga se ha acordado hasta el 31 de diciembre de 1998, para dar tiempo a realizar ese trabajo, y los principios que orientan la discusión sobre el nuevo marco, sobre esa eventual Octava Directiva, son los de propiciar la concentración, las alianzas estratégicas y adoptar un esquema europeo del conjunto del sector de la construcción naval, lo que nos parece mucho más adecuado en estos momentos, dado que es un sector que cada vez está más globalizado y cuya competencia se dirige a nivel planetario.

Por tanto, con la autorización del Consejo de Ministros de Industria de la Unión creemos que termina la incertidumbre existente, primero, en relación a los recursos disponibles para los astilleros públicos y, segundo, en relación a la continuidad de los centros. Por lo tanto, se abre un nuevo horizonte en el que todas las partes —que, de hecho,

han dado ya suficientes muestras de responsabilidad, como lo demuestra la firma del nuevo convenio colectivo— deben colaborar para lograr la definitiva competitividad de las empresas integradas en la división de construcción naval de la Agencia Industrial del Estado.

Ésta es mi exposición inicial respecto al sector de la construcción naval, a reserva de lo que después quieran plantear los portavoces y, si le parece bien al Presidente, paso al otro punto del orden del día: política del ministerio respecto a los programas y planes de apoyo a la competitividad industrial y a la configuración de sectores con un alto componente tecnológico.

A lo largo de los últimos años —y probablemente el punto de partida más claro sea el plan de estabilización de 1959—, la economía española ha sufrido un intensísimo proceso de apertura, tanto desde el punto de vista comercial como desde el punto de vista financiero. A partir de ese proceso de apertura, que ha tenido diferentes hitos a lo largo del tiempo, ha habido predicciones catastrofistas, agoreras, en relación a la capacidad de nuestra industria para superar ese reto de la apertura de la economía española al exterior. De hecho, es verdad que la industria española ha perdido peso en relación al producto interior bruto en términos nominales, pero hay que decir también que, como la evolución de los precios industriales ha sido mucho más moderada que la evolución de los precios del conjunto de la economía, en términos reales el peso se ha mantenido casi constante en torno al 27 ó 28 por ciento y que el gran incremento —por otra parte común a todos los países desarrollados— que ha tenido el sector servicios ha sido a costa, como también es normal en cualquier país industrializado, de la disminución del peso del sector primario, de la agricultura, que en estos momentos se sitúa en torno al 4 por ciento. Por tanto, seguimos teniendo un sector industrial importante, potente, que, al mismo tiempo, se ha internacionalizado, primero y lógicamente, vía comercio exterior, vía exportaciones, pero recientemente, y por primera vez en nuestra historia, también vía inversiones reales en el exterior. Hasta ahora el proceso de apertura había sido, primero, estrictamente comercial, importaciones/exportaciones, pero después se produce un enorme proceso de globalización financiera. Además, desde el primer momento, desde el momento en que se adopta la apuesta estratégica de abrir la economía española al exterior, la inversión extranjera fluye de manera constante y muy importante a nuestro tejido productivo; pero, insisto, ahora, por primera vez, hemos dado un salto cualitativo adicional que marca la madurez de nuestro sistema económico y que consiste en que nuestras empresas ya están empezando a invertir de manera significativa en el exterior.

Al mismo tiempo, nuestro sector industrial cada vez ha incorporado más tecnología, lo que tiene un reflejo claro en la composición de las partidas de nuestra balanza comercial. Hace unos años las exportaciones tenían un contenido distinto de las importaciones; eran básicamente exportaciones basadas en ventajas comparativas derivadas de nuestros bajos salarios o de nuestras condiciones naturales y, por tanto, predominaban los productos agrícolas, los

productos agroalimentarios, los sectores tradicionales, como pueden ser el textil, la confección, el calzado, los muebles, los juguetes, etcétera. Esto ha cambiado radicalmente, ya que, en estos momentos, además de conseguir tasas de cobertura que en el caso de la Unión Europea prácticamente están ya en el cien por cien y que, en general, están en torno al 90 por ciento —por tanto, el sector exterior ha dejado de ser un cuello de botella de nuestro modelo de crecimiento—, la composición de nuestras exportaciones es prácticamente idéntica en los conceptos a la composición de las importaciones. Por tanto, exportamos e importamos material de transporte, automoción, productos químicos, productos farmacéuticos, bienes de equipo eléctricos, máquinas, herramientas, cosas que ya implican un comercio no interindustrial, sino intraindustrial, que no se basa ya en las ventajas comparativas derivadas de los bajos salarios, etcétera, sino en nuestra capacidad para la especialización y, por tanto, para incorporar elementos diferenciadores de nuestros productos más allá del coste y del precio, lo que, como digo, constituye el punto de partida de la política del Gobierno en relación a lo que plantea la petición de comparecencia.

A partir de ahí, vamos hacia un entorno que está determinado por dos grandes ejes. Uno, de carácter general, es que el proceso de globalización de la economía mundial está aumentando y va a seguir aumentando. De hecho, España tiene ya una economía muy abierta. Si me permiten, daré algunos datos. A principios de la década de los sesenta, la suma de exportaciones e importaciones o del producto interior bruto estaba en torno al 15 por ciento; hoy, esa suma representa algo más del 50 por ciento. Además, teniendo en cuenta que los precios de los productos comercializables se han comportado de forma más moderada que los precios del conjunto de la economía, creo que se puede afirmar sin temor a equivocarnos que hemos multiplicado por cuatro el grado de apertura de nuestra economía hacia el exterior en las últimas tres o cuatro décadas. Eso, que en sí mismo ya es un dato muy relevante, lo es todavía más si vemos que ese porcentaje es superior en el caso de España que en el caso de Francia, de Alemania o del Reino Unido y muy similar al de Italia. Por tanto, tenemos una de las economías más abiertas del mundo, en un proceso de globalización que, insisto, todavía va a ser más creciente en la medida en que las economías del Este se van incorporando a los mecanismos normales de las economías de mercado, y que zonas del mundo que hasta ahora estaban al margen de los grandes circuitos internacionales como podrá ser el Magreb o el Norte de África o partes de la América Latina también se están incorporando muy rápidamente a ese contexto global, al que cada vez nos tenemos que acostumbrar más. Además, en nuestro país hay un elemento adicional a tener presente, y es que dentro de ese proceso de globalización creciente hemos adoptado la decisión, como país, de incrementar nuestro grado de integración en la Unión Europea a través de la incorporación de España desde el primer momento a la tercera fase de la Unión Económica y Monetaria a partir del 1 de enero de 1999. Eso significa, como todos ustedes saben, la desaparición del tipo de cambio como instrumento de

competitividad. Ya nunca más vamos a poder adaptar nuestras pérdidas de competitividad mediante la devaluación o la depreciación de nuestro tipo de cambio y, por tanto, desde el punto de vista de la competitividad de nuestro tejido industrial, nos encontramos ante una situación completamente distinta. Eso es lo que marca nuestra actuación, porque con la incorporación de nuevos competidores de la escena internacional y el creciente nivel de competencia a nivel global y un contexto de tipos de cambio fijos, está claro que ya no será posible seguir compitiendo por la vía de devaluaciones competitivas, como ya he dicho, o por la vía de costes de los factores de producción más bajos que los de nuestros competidores. No va a volver ese mundo, no va a volver el mundo de los salarios bajos y, por tanto, la mejora de la productividad de nuestras empresas es la única vía para la supervivencia, para el fortalecimiento de nuestro tejido productivo y para que podamos seguir ofreciendo niveles salariales adecuados. Por tanto, factores como la innovación tecnológica, la calidad, el diseño, el respeto al medio ambiente o la seguridad adquieren una importancia todavía mayor que en el pasado como elemento de competitividad de nuestras empresas. Todo ello contribuye a la diferenciación del producto, aumentan el valor añadido y, en consecuencia, mejoran la productividad del trabajo.

Como expuse ante esta misma Comisión hace casi un año, al principio de nuestro mandato, el ministerio se proponía apoyar esos factores de competitividad con un instrumento central de carácter horizontal que avanzara claramente en el sentido de la simplificación y clarificación de procedimientos administrativos, por un lado, y la optimización del uso de los recursos públicos, por otro, sin perjuicio, además, de perseverar en introducir nuevas medidas que tuvieran especial incidencia en determinados sectores. Por tanto, en el ánimo de exponer a SS. SS. de la forma más estructurada posible el camino andado, sintetizaré los elementos fundamentales del instrumento horizontal, que hemos denominado iniciativa Atyca, así como las actuaciones que tienen especial incidencia en sectores de alto componente tecnológico, ya que alguna está fuera de Atyca, y otros programas de apoyo directo o con incidencia indirecta en la competitividad de determinadas áreas o sectores.

Empezando por el programa de la iniciativa Atyca, diré que es el nuevo instrumento horizontal del Ministerio de Industria y Energía para mejorar la competitividad y aumentar el valor añadido de las empresas. Reúne en un único paraguas el grueso de los anteriores programas de apoyo que tenía el Ministerio de Industria, mejorándolos, ampliándolos y adaptándolos, desde nuestro punto de vista, a las recomendaciones de simplificación administrativa, por un lado, y coordinación, por otro, que están recogidas en el Libro Verde de la Innovación Europea. Por tanto, agrupa antiguos programas como el PATI, el Pitma o el programa de calidad que ahora están recogidos en una única orden ministerial, responde a criterios mucho más homogéneos y simplifica la actuación ante el contribuyente, ante el ciudadano. Tiene como objetivos promover factores clave como son el desarrollo tecnológico, la inno-

vación, la creación y consolidación de infraestructuras para la I+D de utilización colectiva, la seguridad y la calidad industrial. Esta iniciativa se articula en dos programas: uno es el programa de fomento de la tecnología industrial, que incluye acciones de fomento de tecnologías específicas y que también puedo detallar a criterio de SS. SS., y otras actividades horizontales en el terreno de las infraestructuras y redes de innovación, la formación y los servicios de apoyo, a la innovación empresarial, así como actuaciones dirigidas al desarrollo, diseño e innovación de productos y procesos. El segundo programa es el que corresponde a medidas para fomentar la calidad y la seguridad industrial y están orientadas a impulsar la implantación de sistemas de gestión de calidad en las empresas y a garantizar la seguridad y la calidad tanto en procesos como en productos.

Por tanto, Atyca es la apuesta del Gobierno por la tecnología y la calidad y la seguridad industrial. El presupuesto previsto para esta iniciativa es de 66.303 millones de pesetas durante el período 1997-1999, prácticamente repartidos a tercios y de los que 21.500 ya están incluidos en las correspondientes partidas presupuestarias del ministerio para el ejercicio de 1997. Esas ayudas se instrumentan a través de subvenciones y de créditos blandos, y hay que añadir a dicha cantidad todas las actuaciones del Cedeti, el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, organismo autónomo adscrito al Ministerio de Industria y Energía, al que me referiré un poco después. Aunque en apariencia pueda parecer una cantidad modesta, hay que decir que implica un esfuerzo presupuestario importante. Como todo el mundo sabe, es un año de restricciones presupuestarias y, aunque sea una cantidad aparentemente modesta, de hecho, representa un 42 por ciento de incremento respecto al presupuesto inicial que tenía el Ministerio de Industria y Energía en el año 1996 y que agrupaba todos los programas de apoyo a la innovación a los que he hecho referencia anteriormente. De esta cantidad aproximadamente 18.600 son para el programa de fomento de la tecnología y 2.900 para el programa del fomento de la calidad y la seguridad industrial.

Ésta es una cuestión enormemente importante desde nuestro punto de vista porque la situación de la I+D en nuestro país es muy insatisfactoria. Si tenemos en cuenta lo que gastan los países de la OCDE, es decir, los países más desarrollados del mundo en investigación y desarrollo, veremos que el porcentaje de gastos en I+D en los países de la OCDE es del 2,3 por ciento sobre el producto interior bruto global. En la Unión Europea ese porcentaje es del 2 por ciento. En España llegó casi al 1 por ciento en el año 1992, pero ha ido descendiendo y hoy está un poco por debajo del 0,8 por ciento del producto interior bruto. Me parece que éste es un tema esencial para la competitividad de nuestra economía en el medio y en el largo plazo. Por tanto, toda insistencia en potenciar e incentivar la innovación y la seguridad y la calidad es poca. Estamos en una situación poco satisfactoria, poco positiva y creo que la insistencia en este punto siempre será poca.

En cualquier caso, la iniciativa Atyca pretende contribuir a recuperar ese 1 por ciento sobre el producto interior

bruto en torno al año 2000 y que pueda estar en el 0,95 al final del período de la iniciativa, es decir, en 1999, confiando un papel protagonista a la iniciativa privada, favoreciendo que las empresas establezcan estrategias tecnológicas de calidad y de seguridad a medio y a largo plazo y redefiniendo los instrumentos de apoyo para adaptarlos a las necesidades de los diversos colectivos. En ese sentido ha habido un intensísimo proceso de diálogo sectorial que creo que contribuye a esa pretensión. Atyca tiene en cuenta, además, la realidad del tejido industrial español, que está formado en un 99,8 por ciento, como todo el mundo sabe, por las pequeñas y medianas empresas y, en consecuencia, dedica especial atención a favorecer un entorno propicio para la innovación, actuando en campos escasamente cubiertos por la iniciativa privada y lo más próximos posibles a las necesidades de las pequeñas y medianas empresas. Como es lógico, la iniciativa Atyca ha tenido que pasar por la aprobación de los servicios correspondientes de la Comisión Europea y, por tanto, se coordina, como no puede ser de otra forma, con la tercera fase del Plan Nacional de I+D y con los programas-marco de I+D de la Unión Europea, especialmente el quinto programa-marco que actualmente está en fase de elaboración, la iniciativa Eureka y los programas de la Agencia Espacial Europea.

Las ventajas de Atyca respecto a las actuaciones anteriores son que es un único marco para todas las actuaciones, que los mensajes a las empresas van a ser más claros y más sencillos, más accesibles, que es una única ventanilla tecnológica con la correspondiente simplificación administrativa y que habrá una mayor optimización de los recursos económicos al adaptar los instrumentos de apoyo a las necesidades de las empresas y reunirlos en un mismo paquete.

Los resultados esperados en términos de gastos de I+D en relación con el producto interior bruto ya los he mencionado. También esperamos que aumente el número de empresas que hacen I+D y que de las dos mil empresas que ahora tenemos involucradas en este tipo de programas podamos llegar a las dos mil quinientas. Por tanto, pretende ser la respuesta del ministerio para impulsar la innovación tecnológica, la seguridad y la calidad e influir de manera decisiva en ese elemento fundamental que es la productividad de las empresas dentro de ese nuevo marco en el que el tipo de cambio ya va a ser fijo.

Esta iniciativa se plasmará prácticamente en los próximos días en una orden ministerial, en la que se contempla la posibilidad de que se establezcan acciones de colaboración con las comunidades autónomas. El Gobierno es consciente de que es preciso que los diferentes programas de apoyo en materia de política tecnológica se articulen conjuntamente a través de los cauces establecidos, dado que —y hemos tenido ocasión de comprobarlo porque hemos presentado esta iniciativa en diferentes ciudades españolas— los objetivos de la Administración central y de las administraciones autonómicas en estas materias son prácticamente los mismos y confluyen en el mismo sujeto, que es la empresa española. El conocimiento que ya existe en cada comunidad autónoma sobre las características y pe-

culiaridades de su tejido industrial, permite que se apliquen conjuntamente en cada momento las medidas más adecuadas para potenciar la innovación, la calidad, la seguridad y el medio ambiente industrial, y mediante esa coordinación también podemos optimizar de forma mucho más clara los recursos económicos puestos en juego por el conjunto de las administraciones públicas.

Sin ánimo de cansar a SS. SS., quiero decir que la iniciativa Atyca pretende mejorar y ampliar los programas que hasta ahora se han ido desarrollando y que han tenido unos resultados globalmente positivos. Nuestra experiencia es que cada peseta de ayuda pública articulada ha generado una inversión del orden de diez u once veces superior y que se va a concentrar además en algunos sectores que consideramos especialmente importantes. En primer lugar, el sector de las tecnologías de la información y de las comunicaciones. Todo el mundo sabe que estamos yendo hacia la era de la información y me parece que insistir ahora en este punto tampoco añadiría mucho a lo que estoy planteando. En segundo lugar, un programa de apoyo al sector farmacéutico en cooperación con el Ministerio de Sanidad para la actualización del llamado programa Profarma o de la acción Profarma, sobre el que, si SS. SS. desean detalle, estoy en condiciones de poderse lo dar. Otro tercer sector muy relevante a estos efectos es el sector aeronáutico. El plan I+D para el sector aeronáutico iniciado en 1993 va a mantener su vigencia durante este año y el próximo. Lo que intenta es consolidar el sector español en determinadas especialidades a nivel mundial, por ejemplo en las estructuras de fibras de carbono, desarrollar tecnológicamente todo el campo de los sistemas, mando hidráulico y acondicionamiento y combustible, potenciar y fomentar el desarrollo de la industria de motores y promover un sector de bienes de equipo.

Otros programas de apoyo directo a la competitividad son la continuidad del plan de competitividad del sector textil-confección, cuyo objetivo es mejorar la competitividad del tejido socioeconómico vinculado a las empresas de este sector, que se está enfrentando a un proceso de liberalización comercial derivado de su integración progresiva en la Organización Mundial del Comercio y por otros factores. El plan está enmarcado en la iniciativa comunitaria Retex, que ha sido prorrogada recientemente hasta el año 1999, y busca crear los cauces adecuados para que el sector textil-confección alcance una situación estable a medio y a largo plazo.

También puedo hacer referencia de nuevo a las medidas incluidas en el plan de reestructuración del sector de la construcción naval y otras actuaciones con incidencia directa en la competitividad de otras áreas o subsectores. Aquí me gustaría aludir a algo que considero muy importante, que son aquellos programas de política industrial y tecnológica asociados a los intereses de la defensa nacional.

El Ministerio de Industria y Energía desarrolla en 1997 dos programas de naturaleza militar, uno en el campo aeronáutico y otro en el campo naval, que son de una gran trascendencia para nuestro país, tanto por su carácter estratégico como por su impacto en la economía productiva. Se

trata del apoyo a la construcción del llamado avión de combate europeo, el EFA-2.000 y el apoyo a la construcción del programa de fragatas para la Armada española, las conocidas como F-100. Para 1997, el Ministerio de Industria y Energía va a contribuir a la financiación de ambos programas mediante préstamos reembolsables que están ya prácticamente desembolsados.

Las características comunes a los dos programas, que ponen de manifiesto su importancia, son las siguientes. En primer lugar, el desarrollo y la construcción de esos proyectos se realiza a través de consorcios internacionales en los que existe una importante participación de empresas españolas con un alto grado de cualificación. Por ejemplo, en el Eurofighter-2.000, junto a los socios alemanes, británicos e italianos, participan directamente Construcciones Aeronáuticas, S. A. (CASA), e Industria de Turbopropulsores, S. A. (ITP); además, eso provoca la contratación de treinta empresas españolas desarrolladoras de equipos y sistemas adicionales y, por lo tanto, abarca el conjunto del sector aeronáutico y buena parte del sector electrónico.

En el programa de fragatas, en el programa de las F-100, además de estar la Empresa Nacional Bazán, que es la que tiene el liderazgo del proyecto, hay otras seis empresas de sectores punta que tienen importantes responsabilidades. Los requerimientos de tecnologías avanzadas son ahí muy elevados y tienen un importante efecto difusor sobre otros sectores industriales. La utilización de recursos humanos es muy cuantiosa y muchos de ellos son altamente especializados; por ejemplo, el programa del EFA, el Eurofighter-2.000, ocupa actualmente en nuestro país del orden de unas tres mil personas, en el sector aeroespacial, induciendo en el sector suministrador otros seis mil empleos anuales y unos trece mil en otros sectores industriales.

En el caso de las fragatas, la ocupación anual en el sector naval es del orden de 1.800 efectivos, estimándose que el empleo inducido en otros sectores puede representar un valor equivalente al anterior. Eso, con independencia lógicamente del impacto positivo que el hecho de mantener la carga de trabajo en empresas como la Empresa Nacional Bazán tiene desde el punto de vista social y desde el punto de vista territorial.

Además de esa política industrial y tecnológica ligada a los intereses de la defensa nacional y que es practicada desde hace muchos años sin ningún tipo de complejos por otros países como puedan ser los Estados Unidos, Alemania, Gran Bretaña o Francia, se ha puesto en marcha también un programa para dedicar una atención especial y diferenciada a la reindustrialización de las zonas en las que se están produciendo procesos de ajustes laborables de empresas del sector público como consecuencia de su necesaria modernización. El tratamiento que el programa da a la renovación del tejido industrial de las regiones afectadas resulta novedoso, puesto que lo que se pretende es crear las condiciones que faciliten el desarrollo de un sector industrial sólido en estas zonas, trasladando el liderazgo y el protagonismo a la iniciativa privada. Para eso se contemplan cuatro líneas básicas de actuación. La primera es la mejora de la capacitación profesional y técnica de los re-

ursos humanos, la potenciación de la infraestructura técnica básica, como soporte de la industria, el reforzamiento de los mecanismos de financiación industrial y el fortalecimiento del tejido industrial productivo autóctono. Esta acción se limita, en principio, al ejercicio 1997, si bien entendemos que puede prorrogarse en años sucesivos si sus efectos se demuestran eficaces y su continuidad se contempla como necesaria.

La dotación de fondos presupuestarios para financiar actuaciones durante este año es de 30.000 millones de pesetas, de los cuales 25.000 lo son en concepto de préstamos reembolsables y los otros 5.000 en forma de subvenciones directas.

Otro tema que me gustaría comentar muy brevemente es la puesta en marcha del denominado programa Prever, cuya idea impulsora es promover una intensificación y mejora estructural y permanente del proceso de modernización y rejuvenecimiento de la práctica totalidad del parque de vehículos existente, de modo que se maximicen los efectos beneficiosos no sólo sobre un ámbito de actividad, que es enormemente importante para nuestro país, sino también sobre la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente.

Además de este conjunto de programas que están incluidos en los presupuestos del Ministerio de Industria y Energía, antes he mencionado las actuaciones de un organismo autónomo adscrito al ministerio que es el Cedeti, Centro para el Desarrollo Tecnológico e Industrial. Es una entidad dedicada a la promoción de la innovación tecnológica en las empresas industriales españolas y su ámbito de actuación se estructura en tres áreas bien diferenciadas. En primer lugar, la financiación de proyectos de investigación y desarrollo tecnológico; en segundo lugar, la promoción y el apoyo de la participación empresarial en programas internacionales de cooperación tecnológica y, en tercer lugar, la prestación de servicios de apoyo a la innovación y a la transferencia de tecnología.

En este punto también estoy en condiciones de dar todos los detalles que se consideren pertinentes en cuanto a la financiación de proyectos de investigación y desarrollo tecnológico, en forma de créditos privilegiados, para proyectos que recojan innovación.

En cuanto a los programas internacionales de cooperación tecnológica, quisiera destacar algunas cosas porque dentro de la misión de potenciar la participación de empresas industriales españolas en los programas internacionales de cooperación tecnológica, lo que se pretende es captar el mayor número posible de retornos e internacionalizar nuestra actividad empresarial, destacando en este apartado los siguientes programas: uno, que ya he mencionado, que es el programa marco de I+D de la Unión Europea; otro, que también he mencionado de pasada, que es el programa Eureka, la iniciativa Ibeureka, lanzada en 1999, que es el traslado de la experiencia de Eureka a los países de la América Latina, y, después la participación en los programas de la Agencia Espacial Europea, que suponen una aportación muy importante de recursos, del orden de los 17.000 millones de pesetas para este año, pero que tienen unos retornos ya prácticamente garantizados del 100 por

ciento. Además, el Cedeti presta servicios de apoyo a la innovación y a la cooperación tecnológica internacional y tiene la responsabilidad de potenciar instrumentos de difusión tecnológica y manifestaciones sobre nuestro estado tecnológico, como puedan ser las ferias Tecnova.

Ahora, a partir de lo que entiendo ha sido una descripción exhaustiva de todas las actuaciones del ministerio, pero por definición muy superficial, estoy en condiciones de precisar, por lo menos en la medida en que dispongo de la información, todo aquello que SS. SS. consideren pertinentes en cada uno de los puntos que he ido tratando.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a iniciar el turno de portavoces.

Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa tiene la palabra... Perdón, por el Grupo Mixto, tiene la palabra don Francisco Rodríguez, de Coalición Galega.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: No sé si me aclararé con tanta confusión. (Risas.)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, he dicho Coalición Galega. No sé qué pasa con el micro que me tiene distraído. Discúlpeme, ha sido un error humano debido a la alta tecnología a que nos hemos de someter en las sesiones de la Comisión.

Tiene usted la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: El problema al que tenemos que enfrentarnos con la crisis, denominada así, del sector naval, en el caso del Estado español, es que desde el punto de vista del Bloque Nacionalista Galego pensamos que es inseparable de un debate que yo creo que nos divide a las fuerzas políticas, y que no es solamente ideológico, sino que está conectado con problemas muy reales que está viviendo el mundo. Se trata del debate entre una teórica libre competencia y una brutal regulación de lo que se puede y cuánto se puede producir, y por parte de quién.

Desde el año 1965, en que se comenzaron a aplicar los condicionantes efectivos de la integración del Estado español en la Comunidad Económica Europea, empezamos con un ataque sin cuartel a lo que era la capacidad productiva del Estado español en esa materia. Un dato elocuente. Antes de la integración en el Mercado Común, el Estado español captaba el 20 por ciento de toda la demanda de producción de buques de Europa Occidental; hoy me parece que no llega al 6 por ciento.

El señor Piqué ha hecho una exposición centrada exclusivamente en la causalidad de la situación, en los problemas de pérdidas, incluso en los problemas de mala gestión o falta de planificación debida, pero nunca indicó como un problema fundamental (sin que los otros dejen de ser importantes) la reducción brutal de capacidad de carga de trabajo. Él mismo acaba de aludir a una reducción de prácticamente 30.000 toneladas, que se suma a la que ya venimos padeciendo desde el año 1985, con lo que quedarían 210.000 toneladas anuales para los astilleros públicos y 142.000 —si no copié mal— para los privados. Si compara

esta cantidad que nos queda para el Estado español con lo que había en los años 70-80, creo que sería suficientemente expresivo e ilustrativo de la gravedad del problema. No entendemos cómo van a dar ganancias los centros que aún hay abiertos con estas toneladas de capacidad productiva, porque muchos de ellos están condenados forzosa-mente a la subactividad y tarde o temprano, si no cambiamos esta política, al cierre puro y simple.

Tanta burocracia, tanta regulación con nombres como Séptima Directiva, plan estratégico de competitividad, continuidad del plan estratégico de competitividad, continuidad de la Séptima Directiva, tropiezan con algo muy ilustrativo, que es la posición de Estados Unidos, a la que hizo alusión el señor Piqué. Da la casualidad de que la gran potencia que nos predica la libre competencia lo que está haciendo es entender que puede multiplicar por diez su captación de la demanda mundial en cuanto a nuevas construcciones y, por tanto, que no está dispuesta a aceptar, como bien dijo el señor Ministro, lo que se había acordado en la OCDE o en la OMC. Es decir, ellos piensan que hay que seguir ampliando su marina mercante, que hay que exportar, que hay que ayudar a la modernización de los astilleros, y muchísimas más cosas que llaman la atención como política por parte de quien tiene esta palabrería como principal argumento en relación con todo lo que estamos haciendo en el Estado español, que es realmente lo contrario. Aquí no se puede atribuir a falta de capacidad tecnológica y a capacidad competitiva.

El problema se agudiza además en el caso de Galicia, porque usted sabe, señor Piqué, que da la casualidad de que una de las víctimas más llamativas de este proceso de regulación que conduce a la destrucción es el astillero de Astano. En 1974 nada más y nada menos que el 30 por ciento de los encargos a los astilleros del Estado español eran a Astano; aún en 1974 era el único capaz de construir buques de 300.000 toneladas de peso muerto. Ahora, en 1997, nos encontramos con que está excluido del mercado de la construcción convencional y con un arma arrojada pendiente de ser lanzada en contra de él. Por cierto que ya intentaron eliminarlo totalmente en 1965 y permaneció con vida aletargada gracias a las movilizaciones sociales, pero todo el mundo sabe que mantener movilizaciones sociales durante muchísimos años es algo así como una aspiración a acabar con el escepticismo humano, cosa difícil.

En lo que sí me gustaría que fuese claro es en la siguiente cuestión. Usted dice que todos los astilleros que hay abiertos tienen garantizada la continuidad. Esto está hostilizado o contradicho, primero, porque con la carga de trabajo que usted mismo ofreció es imposible si no vamos a la subactividad y a unas pérdidas clamorosas; segundo, porque en el caso del astillero público de Ferrol las notas oficiales del Ejecutivo comunitario siguen diciendo que no está garantizada la construcción de plataformas móviles y que, además, se consideran buques todos aquellos artefactos —perdón por la expresión— que están autopropulsados, que tienen autonomía de movimientos y que se atienen —según el Colegio de Comisarios— a lo que está definido en el contenido de la Séptima Directiva, que el Es-

tado español desgraciadamente aceptó sumisamente. Por tanto, que se deje la decisión final hasta noviembre no es ningún tipo de garantía, más bien uno tiene la sospecha de que lo hacen porque todo el mundo sabe que hay unas elecciones en Galicia el 19 de octubre. Por cierto, el señor Presidente de la Xunta de Galicia acaba de visitar al señor Van der Miert y es ésta la versión que le da: esto no está garantizado, lo definirá un equipo de técnicos o de científicos. ¡Manda caray!, que diría el otro, como si la ciencia y la política, y mucho más en la Unión Europea, no estuviesen perfectamente entrelazadas. Tiene que comprender que los gallegos conscientes sigamos aterrorizados con el futuro inmediato, y no es una cuestión ideológica, sino de necesidad en un lugar que, le vuelvo a repetir, como usted conoce, ya está excesivamente necesitado. Como además da la casualidad de que este astillero ya no recibía primas a la construcción naval y que no tiene carga de trabajo, por lo menos inmediata, ya me dirá usted cómo se va a hacer competitivo y rentable para 1999.

Para terminar le quería plantear algunas cosas, aparte de estas dudas, para ver si por lo menos nos las podría certificar y que hubiese una coincidencia entre Van der Miert, lo que le dice al señor Fraga, la Comisión Europea y las declaraciones del señor Ministro. Usted ya dejó claro que de barcos nada, menos mal, porque esto está formalizado ya en todas partes y por lo menos por higiene mental y para evitar confusiones es bueno que se sepa. Le pregunto si el hecho de que los Estados Unidos no respeten los acuerdos de la OCDE no sería una oportunidad para que el Estado español replantee toda la cuestión de la carga de trabajo que se le asignó, si no hay que ir por esa política porque es discriminatorio desde el punto de vista territorial, aunque, cuando se reparte la miseria, uno ya no tiene el atrevimiento de decir que le den una parte y se la quiten a Puerto Real porque no es ése el problema. El problema es que, si hay miseria, tendremos que discutir con los que nos dan estas condiciones miserables. Ahora, también queremos decir que la discusión está en Bruselas y está a nivel internacional. Esta política hay que cambiarla. No creo que se trate de un antiimperialista exaltado sino que, vuelvo a repetir, se trata de lo que hace Estados Unidos y de lo que consiguen otros Estados de la Unión Europea. Es curioso que la carga de trabajo en contratación de buques, en millones de toneladas brutas compensadas, en la CEE era de 3 millones en 1990 y hoy es de 5 millones. Sin embargo en el Estado español era de 0,43 en 1990 y hoy es de 0,35. Lo de Galicia no lo leo para que no se me pueda acusar de excesiva preocupación por lo propio, pero las cifras son alarmantes, comparadas entre 1990 y 1995, no voy más atrás.

Las promesas de que no va a pasar nada no están fundamentadas y, sobre los paliativos de la defensa nacional, nos alegramos de que una parte del erario público, si no hay otro remedio, se gaste en fragatas F-100, pero es curioso que ahora quede sólo este margen de maniobra.

Sobre las propuestas de reindustrialización de regiones afectadas con este plan de mejoras técnicas y profesionales, empecemos por mejorar técnica y profesionalmente lo que existe, que es la construcción naval y su tecnología,

que por cierto está muy desasistida y la amparan Estados como Alemania, Inglaterra o la propia Francia.

Financiación. Ya dijo el dinero que había para préstamos y para subvenciones. Es muy exiguo teniendo en cuenta que hay tantos para repartir.

El tejido autóctono. En el caso gallego, el tejido autóctono es el sector naval, que yo creo que es inseparable de un debate político de fondo y de un replanteamiento de la política internacional del Estado español en este aspecto, y seguiremos combatiendo por eso.

Nada más. Me gustaría que, en todo caso, me contestase sobre qué prevé usted que puede pasar en noviembre y si hay intención en el Gobierno, aunque sea remota, de cambiar esta política y de parecerse simplemente en algo a la de Estados Unidos, ya que es modélico en muchas cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Francisco Rodríguez, del Bloque Galego.

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

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: En primer lugar, quiero agradecer la presencia del señor Ministro en esta Comisión de Industria.

Voy a estructurar mi intervención en torno a los planteamientos que nos ha formulado el señor Ministro desde las diferentes comparecencias que le habían solicitado los distintos grupos parlamentarios. En primer lugar, sobre la información que nos ha facilitado respecto al sector naval, creemos sinceramente, señor Ministro, que hoy ha dado usted una buena noticia para este sector. Desde Convergència i Unió estamos convencidos de que esta buena noticia puede evitar seguramente que el sector naval sea un protagonista importante en esta Comisión y en el Pleno, como lo fue en la pasada legislatura, debido a que el sector y sus perspectivas económicas no iban por buenos derroteros. Usted ha dicho que se ha acabado la incertidumbre para un sector de las empresas públicas españolas tan importante como el naval; nos ha comentado que existe una carga de trabajo importante durante los años 1997 y 1998; también nos ha manifestado que se ha firmado un nuevo convenio colectivo que va a permitir que los próximos años se puedan acometer con competitividad debido a esta carga de trabajo que usted nos ha mencionado. También nos ha dicho que se va a mantener la actividad en todos los astilleros públicos españoles y concretamente la continuidad en el centro de Astano, por el que todos los grupos parlamentarios de la Cámara estábamos preocupados. Por último, según sus manifestaciones, tal como usted nos ha detallado, están resueltas las ayudas de la Unión Europea al sector naval español por valor de 318.000 millones de pesetas.

En definitiva, entendemos que es una buena noticia para el sector porque es muy posible, tal y como ha dicho en su intervención, que se haya acabado la incertidumbre en este sector para los próximos dos o tres años. Quizás, a nuestro grupo se le plantee solamente una interrogación que le vamos a formular: si las previsiones en cuanto al

presupuesto de la Agencia Industrial del Estado en este sector van a sufrir en 1997 desviaciones importantes como las que experimentaron en 1996. Sabemos que estas desviaciones no van a afectar, por la cuestión presupuestaria, a Maastricht porque existe la posibilidad de avales que no están incorporados dentro de esta cifra macroeconómica, pero sí nos interesaría saber si van a existir desviaciones importantes para 1997, pues de su intervención se desprende que prácticamente no tendrían que existir.

Respecto al segundo punto importante de su intervención, solicitado por nuestro Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, nos parecen positivos los nuevos instrumentos que su ministerio ha puesto en marcha para abordar un mayor incremento de competitividad y de innovación tecnológica para todas aquellas cuestiones industriales que mejoren la calidad industrial. Aunque el presupuesto no es tan importante como seguramente usted desearía, tal como usted ha reconocido en su intervención, estamos casi seguros de que iniciativas como Atyca, que incorporan algunos aspectos innovadores y otros aspectos que ya estaban puestos en marcha por el Ministerio de Industria en la pasada legislatura, van a contribuir a que las inversiones en I + D de las empresas del tejido industrial español puedan cubrir este desfase que tiene nuestro tejido industrial con el resto de países de la Unión Europea de casi un 1 por ciento en cuanto a inversiones importantes en investigación más desarrollo. Usted ha reconocido en su intervención que la mayoría de estas ayudas irán dirigidas a pequeñas y medianas empresas que se están internacionalizando, que están haciendo inversiones en el exterior, que están exportando, pero que también obedecen a un tejido industrial muy peculiar de las diferentes comunidades autónomas. Queremos saber si su ministerio tiene previsto llegar a un acuerdo con las consejerías de industria de estas comunidades autónomas para formalizar unos convenios con el objeto de que den cabida a la distribución de competencias en función de las recientes sentencias del Tribunal Constitucional en cuanto a competencias de las comunidades autónomas en aspectos importantes como pueden ser los industriales. Esta pregunta también está contestada a raíz de su intervención y saludamos positivamente esta voluntad de su ministerio de llegar a acuerdos significativos y puntuales con las comunidades autónomas correspondientes en temas tan importantes como son los mecanismos de competitividad que su ministerio ha puesto en marcha.

Nuestro grupo parlamentario va a aprovechar su comparecencia en esta Comisión para incorporar una serie de preguntas que teníamos pendientes. Si es posible, nos alegraría que las contestara en el sentido de poder despejar las incógnitas que tenemos planteadas en determinados aspectos.

Ha existido una preocupación importante de nuestro grupo parlamentario, Convergència i Unió, por un aspecto que introdujimos a través de una enmienda en el nuevo reglamento del Impuesto sobre Sociedades, que desarrollamos en la pasada legislatura, por el que se consideraban como inversiones en investigación y desarro-

llo todas aquellas que las empresas textiles hacían para la confección de muestrarios. Se ha elaborado el nuevo reglamento del Impuesto sobre Sociedades y no ha quedado suficientemente claro si estas inversiones que las empresas textiles destinan a la confección de muestrarios se pueden deducir en investigación y desarrollo. Nosotros consideramos esta cuestión muy importante y prioritaria. Creemos, sinceramente, que su ministerio tiene muchísimo que decir y hacer en esta cuestión, por lo que quisiéramos planteárselas para que, a su vez, usted pueda plantearlo al ministerio al cual corresponda la decisión de que las inversiones en I+D para todas aquellas empresas textiles puedan tener deducción fiscal, y le anticipamos que, caso de que no tuvieran respuesta positiva sus sugerencias al Ministerio de Economía y Hacienda, nuestro grupo parlamentario plantearía, como hicimos en el Impuesto sobre Sociedades, una iniciativa parlamentaria para que, en definitiva, el éxito conseguido en la anterior legislatura con la incorporación de una importante enmienda para toda la industria textil fuera una realidad. Era una realidad hasta hace poco tiempo, pero parece ser que en el nuevo reglamento del Impuesto sobre Sociedades vuelven a surgir dudas, por lo que querríamos y desearíamos de su influencia, a través de su ministerio, que volviera a ser la realidad que fue en la pasada legislatura.

Aprovechando su comparecencia en la Comisión, nos gustaría que nos informara, si fuera posible, sobre el expediente que el Tribunal de Defensa de la competencia ha interpuesto a la compañía aérea Iberia-Aviaco por la importante subida de determinados precios aéreos.

Nos gustaría que nos pudiera informar, respecto al sector de la distribución de carburantes, sobre un acuerdo al que ha llegado usted y su ministerio recientemente, así como del decreto que pensamos que está a punto de salir.

Respecto al Plan Prever, que espero podamos debatir en el Pleno del Congreso de los Diputados, cosa que no pudo hacerse en el pasado Pleno por cuestión de plazos, debido a que la Comunidad Autónoma de Canarias tenía que conocer su formulación puesto que afectaba su fiscalidad, nosotros lo valoramos positivamente, como también valoramos en su día el plan Renove. Quizá se nos quedaba en el cajón la posibilidad de enmendar este real decreto-ley, que sabemos que es difícil y complicado. Sin embargo, quiero hacerle llegar la preocupación de nuestro grupo parlamentario respecto a la posibilidad que puedan tener, en cuanto a su menor efectividad, los propietarios de vehículos que con este plan Prever han de tener, como mínimo, un año de antigüedad en su posesión. El sector y diferentes asociaciones muy involucradas con el automóvil nos comentan que ésta puede ser una pequeña dificultad para que el plan Prever pueda ser un éxito total en el sector de la automoción.

Señor Ministro, le ruego disculpe que haya incorporado temas nuevos en su comparecencia.

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

El señor **NAVAS AMORES**: Saludo al Ministro de Industria, señor Piqué.

Sobre el motivo de la comparecencia no digo nada nuevo, pero sí le recuerdo la inquietud y la zozobra en que se están moviendo los trabajadores del sector naval en todas las regiones en las que están implantadas las factorías de producción y todos aquellos que sentimos algún tipo de responsabilidad institucional por la posibilidad de la viabilidad de estos centros de producción naval; zozobra que está justificada porque algunas veces ha habido declaraciones de responsables de la Administración que aumentaban la inquietud y la desconfianza en un futuro concreto, sólido, estable para el sector naval; inquietud motivada a veces por la falta de información, sobre la que el propio ministerio era extremadamente cauto, porque la escasa información que se proporcionaba provocaba a veces preguntas que no encontraban respuesta satisfactoria. En definitiva, en estos momentos hay una zozobra menos, evidentemente, porque una de las inquietudes que existían era la posibilidad de acceder a la financiación de la Unión Europea que estaba pendiente de negociación, esos famosos 90.000 millones de pesetas.

La inquietud que actualmente permanece estriba en la evolución del PEC hasta el 31 de diciembre de 1998 y, sobre todo, qué ocurrirá el 1.º de enero de 1999, dependiendo lógicamente de la evolución en el cumplimiento de los objetivos incorporados en el plan estratégico de competitividad. Cualquier negociación que conduzca a una aportación importante de dinero de la Unión Europea para el fortalecimiento de nuestra industria, mirándolo objetiva y esquemáticamente, desde luego tiene todos los parabienes de mi grupo parlamentario. Lo que ya no es tan apoyable por mi grupo es si esa financiación aportada por la Unión Europea supone unos costos adicionales para la industria española. En concreto, no todos creemos que hemos tenido que volver a poner encima de la mesa de negociación nuevos sacrificios adicionales a los ya aplicados con anterioridad para, de alguna forma, intentar sacar adelante, con mayores posibilidades de éxito esa financiación, con la observación que usted ha hecho sobre algunos países. Incluso a pesar de este nuevo sacrificio, de esta nueva disminución de producción puesta sobre la mesa por parte de la negociación española, ha habido países que no la apoyaban e Inglaterra se abstuvo. De todas formas, repito, cualquier ayuda siempre es bien recibida, sobre todo si la negociación viene realizada por un Gobierno que ha hecho público discurso de lo poco que va a priorizar el sector público industrial, haciendo ostentación de las benevolencias de la iniciativa privada y del escaso papel que debe jugar el sector industrial público, y no cabe la menor duda de que esos 90.000 millones de pesetas vienen a satisfacer una necesidad perentoria del sector público industrial naval hasta, por lo menos, el año 1998.

Hubiésemos deseado que la política económica del Gobierno respecto al sector público hubiese sido otra —ya lo hemos mencionado en multitud de ocasiones— que nos hubiese hecho comprender que el procedimiento del Gobierno en los organismos europeos era de una auténtica defensa a ultranza del sector público industrial español, a pe-

sar de las matizaciones que la política económica del Gobierno viene haciendo sobre este sector. La política industrial que el Gobierno del Partido Popular está diseñando alrededor del sector naval viene marcada por las recomendaciones y exigencias de organizaciones internacionales, desde la OCDE hasta la Unión Europea; la OCDE con políticas globales, y mucho más concretadas por la Comisión Europea. Hemos superado el nivel anterior de la falta de estrategia de política industrial, que parece que era en su momento la mejor estrategia, y la hemos suplantado por las recomendaciones y exigencias de organismos internacionales que de alguna forma también van a posibilitar al Gobierno decir que son exigencias de Bruselas, exigencias de la internalización de nuestra economía, etcétera, cuestiones éstas que de alguna manera matizan el éxito, que nosotros comentamos, alcanzado por la delegación española en la negociación con Bruselas, matización que viene dada porque volvemos a imponer sacrificios nuevos a la industria española, cada vez menos competitiva y cada vez más débil. Aquí queremos hacer mención a la importancia que tiene el holding de Astilleros Españoles para el mantenimiento del futuro del sector naval. Se trata de un holding unido, de un holding que posibilita un reparto proporcionado y acorde con la especialización de los distintos astilleros para conseguir optar a la globalidad del mercado de la fabricación naval; que posibilita también la colaboración entre distintos astilleros, lo que implica que no hay aspectos de la producción que deban ser encargados fuera de nuestras fronteras o que no tenemos capacidad industrial suficiente para abarcar el conjunto de la producción naval. Además, este holding público es importante porque la utilización de la red comercial común no sólo va a posibilitar una mayor rentabilización de la cuenta de resultados, sino el poder llegar a los mercados internacionales más recónditos y, sobre todo, repito, a la globalidad del mercado naval. El holding público es imprescindible porque la potenciación de una tecnología de vanguardia no puede ir separada de una visión global de futuro de este sector y una unificación de las normas de producción —y, lógicamente, la unificación con las normas internacionales— para así conseguir productos totalmente homologados y compatibles unos con otros para poder fabricar, para poder colaborar en ese grado de compartimentalización, de especialización que deben tener los astilleros españoles. Por último, el holding es importante para la optimización de aprovisionamientos; las compras a gran escala, la posibilidad de conseguir aprovisionamientos a precios competitivos va a incidir claramente en el resultado, en el balance de cada producto que se fabrique.

Hay un elemento no tan técnico, pero que para los políticos sí es fundamental, que desarrolla el holding Astilleros Españoles en cuanto al reequilibrio territorial regional que supone el mantenimiento de estos sectores industriales: la generación de empleo. Este elemento incluso está en la reflexión de la Comisión Europea y para algunos astilleros alemanes se ha introducido como elemento de solidaridad en regiones que rondan el 18 por ciento de paro. Desde luego, nosotros también lo introducimos en relación con la necesidad del mantenimiento de la protección pública so-

bre este sector, que es estratégico no sólo para el PIB, sino para ese reequilibrio regional generador de empleo y riqueza en regiones que superan con mucho ese índice de paro del 18 por ciento que se considera por la Comisión Europea como realmente digno de solidaridad para el mantenimiento de ayudas extraordinarias a los astilleros alemanes, junto con otras medidas que ellos han ido aplicando.

El marco en el que nos movemos es éste, el del PEC, la Unión Europea y la OCDE, más allá de las apuestas políticas de un grupo y de otro. Y nos estamos moviendo en un marco que nos exige que todos los astilleros sean rentables el 31 de diciembre de 1998. Para ello contamos con un elemento que antes era una expectativa y que ahora se ha concretado: las ayudas extraordinarias. La última modificación ha posibilitado estas nuevas ayudas al sector naval.

No se ha hecho mención —y yo quiero remarcarlo porque me parece que ahonda aún más en el discurso que estamos desarrollando sobre este nuevo ofrecimiento, digamos, de sacrificio ante la Unión Europea— a que esos 10.000 millones para inversión llevan una coetilla adicional, y es que no deben ser invertidos para provocar aumentos de capacidad productiva y, en todo caso, si se produjese, tendría que ir acompañada de una disminución proporcional en cualquiera de los otros astilleros del holding. Esto quiere decir que esas 30 toneladas de registro bruto compensado que ofrecemos como sacrificio para el holding público vienen a suponer una total pérdida de posibilidades de construcción en Astander, que pasaría de 8.000 toneladas a cero; el cierre del dique seco de Sestao, que pasaría de 85.000 toneladas a 75.000; la no utilización del dique seco de Sevilla, que supondría otra reducción de 7.000 toneladas, y una reducción también de 5.000 toneladas en Puerto Real. Si eso lo unimos a que durante 1996 la producción del conjunto de los astilleros rondó casi el 100 por ciento de la capacidad de producción —del orden de 230.000 toneladas— supone que va a haber una incidencia grave en la posibilidad de rentabilización de instalaciones. Cuando estamos hablando de que vamos a hacer una defensa de todo el sector, de todos los centros de producción y de que tienen que ser competitivos en unas condiciones concretas, el minorar su capacidad de producción va a incidir gravemente en su cuenta de resultados. Además, eso quiere decir que tenemos un mercado y, por tanto, que no vamos a reducir esas 30.000 toneladas en base a que sólo suponen costos adicionales a los distintos astilleros y que, al fin y al cabo, son un desperdicio y podrían ser renegociables en base a ayudas extraordinarias. Por el contrario, tenemos mercado para esas 30.000 toneladas, los astilleros están dimensionados para esas toneladas y para muchas más y, no obstante, nos hemos situado ya en 210.000 toneladas para el futuro.

Dentro del conjunto de cuestiones que sigue preocupando para el futuro, queda pendiente la cuestión de Astano sobre instalaciones flotantes. La misma directiva incorpora que en el futuro se dilucidará qué es lo que va a ocurrir, si las plataformas se van a incorporar como elemento de capacidad de producción o si se incorporan como una producción naval *sui generis*. Lógicamente, eso su-

pone el futuro, el ser o no ser de ese astillero. Ésa es una cuestión que hoy por hoy no ha dilucidado la Unión Europea. Estamos pendientes del informe que hará ese grupo de técnicos, pero la verdad es que quisiéramos conocer realmente cuáles son las expectativas que tiene el Gobierno español respecto a los argumentos que hemos puesto sobre la mesa para que eso siga así, para que sea entendible por ese equipo de técnicos a los que la Unión Europea ha encomendado no sé si decir un dictamen, pero sí al menos una propuesta clara sobre cómo se puede entender la fabricación de Astano, si se puede incorporar a ese límite de toneladas de registro bruto compensado que tiene asignadas España o no, ya que, como digo, distorsionaría el equilibrio, el reparto de producción que se ha hecho entre los distintos astilleros.

Quedan pendientes las dudas sobre los pagos adicionales por intereses de demora de esos 62.028 millones, que es otra cuestión que se incorpora como elemento de estudio por parte de la Comisión Europea. Lógicamente queremos que también haga una exposición sobre qué nos podría ocasionar la negativa de la Unión Europea a incorporar esas ayudas dentro del contexto general.

Ya que estamos pensando no sólo en el buen resultado del PEC, sino a partir del año 1999, quisiéramos conocer las estrategias sobre capitalización de los distintos astilleros. Estamos hablando de la configuración de los distintos astilleros como centro de beneficios autónomos, como contabilizaciones independientes, y quisiéramos saber qué puede ocurrir el 1 de enero de 1999 con el resultado de la contabilidad de aquellos astilleros que no hayan podido alcanzar ese objetivo de saneamiento, porque esas pérdidas pueden suponer el que haya que acceder a nuevas ayudas públicas que quizá no serían autorizadas por la Unión Europea.

Queremos hacer un repaso somero de la situación de algunos astilleros para que, si no es posible que nos dé respuesta a las dudas en esta comparecencia, sí nos la pueda remitir por escrito al conjunto de grupos de esta Comisión.

Quisiéramos conocer qué hay de cierto en la apertura de ARN, Astilleros Reunidos del Nervión, para fabricar bloques para la factoría de Sestao. También quisiéramos saber si Sestao va a tener dificultades de espacio físico dentro de las modificaciones de reestructuración, de fabricación, de conseguir homogeneizar mejor todos los procesos para evitar espacios muertos y hacer una continuidad en el producto. Nos gustaría que nos dijera si realmente va a haber algún tipo de política respecto a captación de nuevos suelos, a redimensionamiento del espacio industrial de Sestao.

Sobre Astano queda pendiente esa duda y las medidas que el Gobierno puede argumentar ante la Unión Europea para seguir en el criterio de que no se incorpore a las toneladas de registro bruto que corresponden a nuestro país.

Sevilla ha pasado de ser el astillero modelo en el cual se tenían que fijar los demás astilleros a ser uno de los que con una gestión desastrosa ha tenido los resultados más negativos. Dentro de la especialización, dentro del reparto de productos entre los distintos astilleros desearíamos saber cuál es el valor añadido para fabricar los barcos de Sevilla,

teniendo en cuenta esa sectorización que le correspondería en el tonelaje medio.

En los astilleros de Cádiz, Puerto Real, parece ser que una gran incidencia en las pérdidas ha venido motivada por la deficitaria aportación de la tecnología para fabricación de buques, tecnología que en gran medida ha tenido que ser importada. La necesidad de readaptación de esos errores ha provocado, primero, un costo adicional al propio costo de los planes y de la tecnología y, segundo, un incremento del coste debido a las penalizaciones sufridas al retrasar notablemente la entrega de estos barcos.

Una cuestión que también nos parece muy preocupante es que con el desvío producido en el año 1996, a pesar de haber instrumentos en el PEC para ir analizando constantemente cuál es su evolución, como es la comisión de seguimiento del PEC, no se haya detectado con la suficiente antelación, sobre todo en volúmenes tan importantes, para introducir variables, modificaciones, en un tiempo mucho más prudencial que el actual. En esa línea las modificaciones que se han introducido están relacionadas sobre todo con los trabajadores: toda la negociación del convenio colectivo que ya estaba incorporado en la firma del PEC. Evidentemente era necesaria y razonable una reestructuración de las jornadas, de la flexibilización, de las categorías, pero era tal el maremágnum que imposibilitaba hacer una política global, homogeneizada para el conjunto del sector. Y si nosotros estamos haciendo un discurso sobre la importancia del holding como tal, evidentemente también tenemos que comprometernos a que en recursos humanos haya que hacer una revisión sobre ese aspecto. Lógicamente esa Comisión tiene que haber hecho un análisis sobre este conjunto de medidas que han incidido en el resultado final de la desviación y que vienen más relacionadas con el modelo de gestión que han llevado a cabo tanto los responsables políticos como los técnicos. Por ejemplo, tendría que darnos información sobre qué pérdidas supone el desvío en las márgenes de las construcciones. ¿Hemos estado o ya no estamos construyendo por debajo del precio de coste? ¿Cuál es la evolución de la productividad? Había una previsión de un aumento de un 35 por ciento en este concepto. También querríamos saber cómo han evolucionado los plazos de construcción, había que mejorarlos casi en un 50 por ciento. ¿Se han reducido los costos de aprovisionamiento, que era un elemento fundamental para la disminución del coste final del producto? También nos gustaría saber cuál es el resultado de los ocho programas marco para adecuar costos recogidos en el PEC. Sabe usted que los ocho programas marco estaban relacionados con procesos integrales de ingeniería, procesos de producción, competitividad, aprovisionamiento, acción comercial, simplificación de los circuitos operativos y de información, rediseño de esquema de relaciones laborales, innovación tecnológica.

Por último, hay un elemento que es fundamental en la construcción naval que es la industria auxiliar. Si estamos hablando de competitividad de los astilleros públicos y estamos hablando de resultados positivos, tenemos que introducir en el análisis todas las variables, y ésa es fundamental. Estamos subcontratando importantes cantidades

del producto final, con lo cual, si no conseguimos unificar también todos los criterios de producción, de calidad, de normativa en la fase de producción, va a tener una incidencia notable en el resultado del astillero público. Por eso el PEC también establece mecanismos de colaboración con los astilleros privados, con la industria auxiliar. Quisiera que mencionase esta cuestión y que desde el puesto de responsabilidad que usted ocupa exigiese que se aplicasen todos los procesos de homologación, de I+D, y el acuerdo-marco en el cual se pueden desarrollar toda esa serie de aspectos de colaboración y cooperación. Esto es todo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra Juan Pedro Hernández Moltó.

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Muchas gracias por su comparecencia, señor Ministro. Por cierto, hacía tiempo que no le veíamos por la Comisión. Yo le invitaría a recuperar la frecuencia y el interés que tomó al principio de la legislatura por sus presencias en el seno de esta Comisión. Digo esto porque hoy hay comparecencias que casi cobran trienios, porque alguna está solicitada en septiembre de 1996 y le recuerdo que estamos en mayo de 1997, de tal manera que a este ritmo corremos el riesgo de convertir esta Comisión en una comisión de historia industrial más que de debate de la política industrial. Y como usted nos ofreció —y yo creo que en aquel momento sinceramente y sin otro tipo de controles políticos— su disponibilidad al debate ágil y frecuente y a su presencia aquí, le invito a continuar con aquel talante que sinceramente creo que sería muy útil para la propia política del ministerio. Se lo digo con sinceridad.

En cualquier caso, la intervención de mi grupo es de cortesía, toda vez que la petición de comparecencia de mi grupo ha sido aplazada para un momento posterior, y estoy seguro de que tardaremos menos que desde septiembre a ahora para poder debatir cuestiones relativas a la situación de sector del carbón en España. Pero yo no cumpliría con el rito parlamentario si no expresara la posición de mi grupo respecto a las dos cuestiones en que ha sido dividida esta sesión de la Comisión: por un lado, la información que hemos recibido sobre el sector naval y, por otro —así se las ponían a Felipe II—, este debate sobre la política de competitividad industrial que el Grupo de Convergència i Unió ha tenido a bien regalarle en este mes de mayo. **(Risas.)**

La impresión que yo he sacado de su información y traducido en clave política más o menos viene a decir que España va bien, en el sentido más brillante que usted tiene que el Presidente del Gobierno y probablemente más autónomo que usted tiene también que el Presidente del Gobierno para decir estas cosas. Sin embargo, el frontispicio del debate quizá no se compadece con lo que después ha sido la información que ha ido esforzadamente desgranando una a una, porque como usted mismo sabe, y yo creo que hemos podido conocer todos los parlamentarios en relación con la petición de información sobre la situación del sector industrial, el problema sigue existiendo. Es un problema complejo sobre el que tenga usted la seguri-

dad de que nosotros no vamos a hacer como sus compañeros de gobierno, que no de grupo, que cuando estuvimos debatiendo esta situación hace algunos años el comportamiento que tuvieron fue, iba a decir de demagogia pero no me gustaría que nadie se sintiera ofendido, desde luego, de menos sentido de la realidad de la que en este momento está teniendo el Grupo Socialista. Muy probablemente, señor Piqué, al entonces Ministro de Industria le hubiera gustado haber escuchado de boca de la oposición reflexiones y modales similares a los que usted está teniendo por parte de los distintos grupos de la oposición. Nosotros somos absolutamente conscientes —usted lo decía y lo decía bien— de que éste es un sector en el que el voluntarismo no va a contribuir a solucionarlo; es un sector que está teniendo un nivel de internacionalización y de mundialización en el que evidentemente los problemas de la parte coreana-norteamericana están afectando también a la griega y a la española, y por tanto, la cautela, la prudencia y la seriedad deben regir todas las negociaciones. Por cierto, yo creo que prudencia, sentido de la realidad y responsabilidad están contenidos desde el primer momento en aquel plan estratégico de competitividad que todas SS. SS. recordarán que fue diseñado por un gobierno distinto a éste, probablemente con un deseo similar al que este Gobierno tiene: el de solucionar de la forma menos traumática y más eficaz posible el problema.

Lo que es evidente a estas alturas del debate es que podemos sacar una conclusión: que la incertidumbre existe y el calendario y la fecha de agudización de esa incertidumbre se ha retrasado algo, por cierto, concepto el de retraso que introduciré a tenor de algunas otras reflexiones en el ámbito de las distintas actuaciones de la política industrial y energética. En ese sentido, ese plan estratégico —repite— previsto anteriormente está dentro de la lógica de la continuidad de las negociaciones que tenían que realizarse. Poco tendré que decir al respecto para no añadir más incertidumbres y para no añadir más carga, en este caso no de trabajo sino de presión política, a las negociaciones. Yo espero que esto salga de la mejor manera posible.

Es verdad que convendría, para clarificar más la información, aceptar algunas de las ofertas que usted mismo hacía. Sería bueno que de esta Comisión salieran hoy los criterios de distribución de esa minoración de la capacidad productiva de las distintas factorías y cómo está prevista esta distribución de la disminución de la carga de trabajo. Probablemente, sería útil conocer si hay algún nuevo planteamiento de cara a aumentar posibles carteras de pedidos. Es evidente que, en relación a las fragatas o a las plataformas, han surgido algunas posibilidades de futuro que podrían añadir tranquilidad. No sé si usted mismo, quizá, o en otra comparecencia del propio presidente de la agencia sería bueno conocer si hay alguna gestión que en este sentido haya prosperado en los últimos meses. Igual que sería conveniente conocer si siguen en pie algunas de las reflexiones que con aquellos ardores políticos de las primeras semanas de la toma de posesión de Gobierno se hacían en relación a la privatización, ya que parecía que cabía el riesgo de ser privatizado inmediatamente, al amanecer; si sigue en pie alguna reflexión de privatizar las industrias de

la división naval, de la Agencia Industrial del Estado. Recuerdo que algunas levantaron la lógica prudencia y temor, sin embargo, con otras, quiero recordar Astano, había alguna referencia a su posible privatización a corto plazo. Quizás en este proceso de desarrollo de este plan estratégico sería bueno conocer si sigue siendo un criterio vigente en el Gobierno o ya es, como tantas otras cosas, palabras que se llevó el viento. Habrá oportunidad para ir siguiendo paso a paso todas estas cuestiones, y, sinceramente, cuente con una posición bien distinta por parte de este grupo político y de sus responsables municipales y autonómicos, bien distinta —repito— de la que el anterior Gobierno tuvo por parte de la entonces oposición del Partido Popular.

Usted ha hecho alguna reflexión interesante hoy también, quizá un poco rápida —probablemente porque el contenido era demasiado administrativo—, sobre algo que yo sé que a usted le entusiasma, que son reflexiones sobre la competitividad industrial, la internacionalización de la economía. Lo ha hecho bien. Por cierto, ha leído un documento suyo, que yo comparto, dirigido al Colegio de Economistas de Madrid hace tan sólo unos días, que, si me permite, me recuerda un poco a las reflexiones que hacía el señor Matutes analizando los resultados de las elecciones británicas de hace tres días, que si uno no supiera de esto, después de acabar de hablar el señor Matutes pensaba que había ganado el compañero del partido liberal o conservador británico, y nada más lejos de la realidad, pues quien había ganado era el partido laborista. Pues un poco de esto sucede hoy. Usted mismo lo ha venido a sacar a colación al manifestar —con estas pomposas frases que el Gobierno suele utilizar— que, por primera vez en la historia —lo ha dicho exactamente así—, empieza a producirse un mecanismo de salida de la inversión española al extranjero y nuestro nivel de competitividad se acredita en el mundo entero.

Efectivamente, no hay nada más que seguir —no hay que ir a ningún otro sitio— la lectura interesante de lo que usted mismo escribía en las páginas de la revista del Colegio de Economistas para comprobar la potencia con que la industria española ha resistido a la internacionalización, a la apertura, incluso a las situaciones cíclicas de crisis que se han producido en los últimos años, en los que las propensiones marginales a la exportación se han triplicado, en las que el peso de las exportaciones en relación al volumen del comercio del país se han triplicado también, es decir, que resiste cualquiera que sea el parámetro que podamos medir en relación a esta capacidad de competitividad.

En ese sentido, señor Piqué, le diré las veces que sea necesario, y aunque sirva de precedente, que yo coincido en su valoración, si bien me permitirá que añada alguna frase o algún concepto más. Éste es el resultado de una política que, aunque al señor Aznar le parezca mentira, no ha sido exclusivamente producto de los últimos seis meses de gestión económica o política, ni de este Gobierno ni de esta situación económica. Yo creo que ha sido el resultado de una apuesta firme, de una apuesta decidida por una política económica que ha tenido como norte la internacionalización, la liberalización, la competitividad; en definitiva, es

justo reconocer que el resultado ha sido satisfactorio, que, entre otras cosas, nos ha colocado con la capacidad intacta para aprovechar, esta vez sí —no por primera sino por segunda vez—, la capacidad de evolución del ciclo económico internacional y salir del mismo a igual nivel y en el mismo tiempo que el resto de nuestros socios.

Por tanto, no por nostalgia, sino siquiera por justicia, quiero hacer una crítica positiva compartida, y es que el Ministro de Industria reconozca la capacidad de adaptación que durante los últimos quince años se ha producido en la economía española desde el sector privado y desde el sector público. Esto, más que una reflexión política, creo que es un acto de sinceridad y de rigor político y económico.

Si me permite, añadiría también alguna reflexión en relación a sus manifestaciones, que probablemente tiene que ver con las discrepancias que tenemos en política industrial en este momento. No se cita, yo creo que de una forma injusta, el papel que el sector público empresarial ha tenido en ese proceso de competitividad, de internacionalización de la economía y de mejora de su capacidad tecnológica. No creo descubrir ningún secreto de Estado si digo que probablemente las empresas más reconocidas en los mercados financieros internacionales y las empresas que han sido mucho más incisivas a la hora de captar cuota de mercado internacional, han coincidido con empresas públicas españolas, y que muy probablemente el esfuerzo y la capacidad de investigación, de dedicación a las labores de innovación, de desarrollo, de comercialización y de internacionalización, han coincidido con empresas públicas españolas. No es el momento ya de hacer ningún canto a la importante capacidad de innovación y de mejora que han tenido empresas como Telefónica en este país, o como Repsol, por mencionar dos banderas ya que estamos hablando de la economía internacional. Y eso ha sido el resultado, señor Ministro, de un concepto, no sé si distinto al suyo, pero distinto al de otros miembros del Gobierno, de modernización del sector público empresarial diferente al que en este momento se pone encima de la mesa.

Su manifestación de la satisfacción que en este momento tiene la capacidad económica de adaptación y de competencia de nuestra economía es el resultado de una aportación, de un criterio de modernización del sector público empresarial que ha hecho que muchas empresas hayan sustituido la falta de capacidad, de dimensión o de voluntad del sector privado. Ésa es una realidad innegable a estas alturas del debate político. Por eso a veces lamentamos que en este *a ellos, Santiago y cierra España* se le esté negando el pan y la sal a la presencia del sector público en el capital de determinadas empresas. Por eso tenemos serias dudas de que una permutación de capitales públicos y privados —de una manera por cierto cada vez más discutible que tendremos ocasión de debatir en otro momento— vaya a mejorar indefectiblemente la capacidad de competitividad de nuestra economía en el mercado exterior.

Hagamos otro ejercicio de justicia económica e histórica. Entiendo que para dejar esta economía a punto no sólo hay que valorar la aportación de estas empresas, sino también la reestructuración, la reforma, el redimensiona-

miento de muchos sectores públicos de este país, que sin duda alguna han contribuido a ello en los últimos doce años con una política, tenaz, esforzada y moderna, en una concepción distinta de la economía. Por tanto, ese coste de oportunidad de recursos públicos, que hace algunos años no tenían esa rentabilidad económica y social, sin duda alguna hoy podemos ver cómo la ha tenido.

Hacia estas reflexiones al paso, repito, de esta información muy acelerada, de una presentación, un tanto ampulosa y confusa, del programa Atyca, que cualquiera diría que va a ser a partir de ahora el bálsamo de Fierabrás. El programa Atyca es un impulso decidido, eso sí, y un cambio sustancial en lo que es el apoyo a los nuevos sectores con tecnología punta.

A mí, sinceramente, me ha parecido (la última vez le dije decepcionante y se enfadó, no diré decepcionante) un poco pobre la presentación que inicialmente usted nos ha hecho (seguro que se ha reservado, como en el episodio bíblico, las mejores noticias para la contrarréplica) por la dimensión de los programas, por la dimensión de las cantidades programadas, por el papel que en este momento está jugando la propia política industrial en el Ministerio, y no estoy intentado buscar puntos de contradicción gubernamental ni mucho menos, que en otras áreas probablemente tendríamos muchas más posibilidades de hacerlo. Quiero decir que esto es como lo de Saulo, que han debido caerse del caballo en las últimas semanas, porque se contradice un poco con las medidas presupuestarias que usted mismo trajo a esta Cámara, en las que, desde luego, la potenciación de los programas de actuación innovadores, tecnológicos y de investigación brillan por su ausencia. Más bien parecería que vuelven otros tiempos, tiempos en los que por cierto se acusaba al Gobierno socialista de algo que usted mismo ha salido al paso con gallardía para decir que no era verdad, y es que algún ministro de economía de este país decía que la mejor política industrial era la que no existe. Usted mismo, con gallardía —repito—, ha dicho que esto jamás lo escuchó y que desde luego no lo comparte. Si lo ha escuchado alguien, desde luego le puedo garantizar que no dice la verdad.

Sin embargo, esta vez no escuchamos, sino que leemos, que más de hablar de políticas de fomento industrial, dice el Ministro de Industria, en este momento se debería hablar de medidas de estabilización y flexibilización de la economía, que yo comparto, ¡ojo!, pero que no se compadece con la reclamación de medidas de política sectorial o de política industrial, que se han venido realizando durante muchos años, las que, por cierto, a quien hoy nos honra presidiendo esta Comisión le he escuchado en múltiples ocasiones echar en falta, pero que en los últimos meses —debe ser por su labor institucional— no tiene la oportunidad de hacerlo. Nosotros sí lo echamos en falta. Estamos echando en falta lo que ha sido —se lo he dicho en alguna ocasión y usted lo comparte a medidas, no diré que no lo comparte en absoluto— una relación de iniciativas de política industrial, de política sectorial, donde van contenidas obviamente las medidas horizontales, pero también las sectoriales, que estaban en aquel Libro Blanco de la industria que ya de tanto repetirlo y tan poco usarlo parece un

incunable del debate industrial, pero que manifestaba una clara vocación compartida, estoy convencido, por agentes sociales, por patronales, seguro que por el círculo de economía de la época, es decir, por todas las organizaciones que tenían que ver con el protagonismo de la vida económica e industrial y que querían ver en aquella relación de estrategias y en aquel compromiso de medidas una nueva política industrial. Yo he de decir que, desde luego, no veo estas medidas ni en el Atyca ni en el Prever, en donde, por cierto, de justicia sería reconocer que, sin tener que llamarle plagio, es una continuación sensata, aunque empeorada, de las medidas de renovación de la flota y de la mejora del medio ambiente de los últimos años, con algunas diferencias que tendremos ocasión de exponer en el debate de convalidación de ese decreto del próximo jueves.

Es una suerte que este programa, que Convergència i Unió con tanto interés ha decidido que usted nos contara hoy aquí, sea mejor de lo que suena, porque suena a pobre y desde luego a desvaído. Esto yo creo que no hace más que justificar y agudizar lo que es una preocupación de carácter general, que, si me permite, señor Ministro, yo lo voy a exponer muy brevemente, aunque habrá ocasión, en esta invitación a que usted frecuente más esta Comisión —no con ocho meses de diferencia desde que se pide la comparecencia hasta que se hace—, de exponer la preocupación respecto al devenir de la política industrial en este momento, en lo que a nosotros nos parece que se está produciendo un exceso de generalización de esa política. Nos preocupa la posible pérdida de influencia que desde la Administración industrial se pueda tener en relación a reconversión de sectores muy importantes en este momento para el país, como la telecomunicación o como el químico, en donde tenemos la sensación de que lo que podrían ser criterios o aportaciones desde el Ministerio de Industria, desde esa concepción más sectorial de la vida económica, sin duda alguna serían útiles.

Nos preocupa, señor Ministro, y tendremos la oportunidad de exponérselo, el cierto cambio de rumbo, por no decir pérdida, que se está produciendo en relación a lo que fueron los primeros anuncios de lo que iba a ser la política del Gobierno, esos avances y esos retrocesos; nos preocupa ese retraso —decía que iba a salir en algún momento—, ese retrasar las medidas, ese amagar y no dar, ese ocultismo que se está produciendo en este momento en el efecto económico del proceso de privatizaciones, que usted tuvo la oportunidad, y no pudo aprovechar porque probablemente no tiene explicación, de exponer en qué sitio de la economía y de los presupuestos públicos de este país está haciendo huella positiva el proceso de ingreso de privatizaciones; esa utilización, desde nuestro punto de vista preocupante, de la situación coyuntural o electoral del exceso de recaudación que puede desaprovechar una oportunidad histórica.

Nosotros discrepábamos seriamente de su proceso de privatizaciones. Sin embargo, coincidíamos en que era importante acoger y recoger lo que eran ingresos extraordinarios para amortiguar el nivel de deuda, que era uno de los elementos que estructuralmente daba un escenario económico de futuro más estable. Sin embargo, eso no lo esta-

mos viendo, tan es así —usted tuvo la oportunidad de comprobarlo— que ni el presupuesto está recogiendo el recipiente donde se pueda incorporar, vía gasto, la amortización de esa deuda pública producto de los ingresos de privatizaciones. En definitiva, estamos seriamente preocupados por una política que tiene que ver también con una paralización en alguno de los compromisos y de las medidas que estaban puestas en marcha en materia energética.

Son preocupaciones que no queremos añadir hoy para no perturbar su réplica. Cada día tiene su afán. El orden del día de hoy tenía estos compromisos, que nosotros hemos respetado y hemos retrasado la petición de su comparecencia que, repito, espero que se produzca lo antes posible.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que el Grupo Parlamentario Popular ha solicitado desdoblarse su intervención. La primera la hará el señor Fernández de Mesa. Tiene la palabra.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Señorías, estoy convencido de que el señor Ministro viene a la Comisión de Industria las veces que la Mesa y la Junta de Portavoces se lo reclamen. Por tanto, no creo que haya rehuído en ninguna ocasión estar presente en esta Comisión más allá de lo que puedan ser los viajes oficiales que ha realizado. En todo caso, quiero agradecerle su presencia aquí esta mañana, sobre todo porque indica que ha habido un cambio claro en el rumbo y en materia de construcción naval en los últimos años. No hay más que ver cómo está esta sala de medios de comunicación, y cómo lo estaba hace apenas seis o siete meses; ver la paz social que existía en la calle hace un año o año y medio, y ver lo que pasa hoy en día en las ciudades donde se encuentran ubicados los astilleros públicos españoles y en las propias plantillas de esos astilleros públicos españoles.

Encuentro contradictorio que se niegue que España va bien, o se haga alguna mofa respecto a que en España las cosas van mejor, si este Gobierno lo que está haciendo, sobre todo, es recoger el fruto maduro de la gestión de los gobiernos anteriores. Hay una cierta contradicción. Si todo estaba ya planteado y se está recogiendo el fruto del Gobierno anterior, no entiendo que haya alguien que pueda negar que las cosas van medianamente bien en España y, como dice el Presidente del Gobierno, medianamente bien con cosas que todavía hay que mejorar y, sin ninguna duda, quedando muchas muy importantes por hacer.

Quiero decir al señor Ministro de Industria que nosotros estamos realmente satisfechos, muy satisfechos, con lo que ha alcanzado el Gobierno en materia de construcción naval. Es cierto que había un Plan estratégico de competitividad cuya retirada no sólo la pidió el Partido Popular sino todos los grupos de la Cámara, además de las centrales sindicales, porque estaba mal planteado. Y no sólo estaba mal planteado, sino que no se pudo alcanzar la rentabilidad de los astilleros; no fueron capaces de reducir los costes financieros: retrasaron las primas provenientes de la Unión Europea que deberían de haber cobrado cada uno de estos astilleros; no se minoraron los costes de su actividad y, lo que es más grave, los márgenes generados en los pro-

yectos abordados eran cada vez peores porque, efectivamente, se contrataban barcos con pérdidas antes de iniciar su propia construcción. Basta recordar que este proceso se inicia en el año 1984, con el Real Decreto 1.271, de reconversión del sector naval, que fue realmente mal aplicado y que supuso unos gravísimos desajustes en las plantillas de todos y cada uno de los centros porque solamente se atendió a razones meramente de edad de los trabajadores.

También quiero decirle, señor Ministro, que su planteamiento ha sido exquisito con el Gobierno anterior, objetivo, y que no ha entrado en absoluto en mirar hacia atrás, sino, como es norma habitual de este Gobierno, mira hacia adelante y trata de plantear las cuestiones de futuro olvidando lo que ha pasado. Pero el Grupo Parlamentario Popular, que apoya a este Gobierno, ante determinadas manifestaciones no puede olvidarlo. Una cosa es la gestión del Gobierno, la objetividad del Gobierno, y otra cuestión es que los parlamentarios, que llevamos defendiendo algunos años aspectos bien diferentes a los que planteaba el Gobierno socialista en materia de construcción naval, no podamos refrescar la memoria en este momento de lo que entonces se decía.

Tengo que decir que sí he leído y he oído decir a algún ministro de Industria que la mejor política industrial en este país era la que no existía. También he oído decir a ese mismo ministro que el sector naval era un sector tercermundista. Creo que no hay nadie que pueda negar eso, no sólo en el Congreso de los Diputados sino en España, dentro del ámbito de la construcción naval española. Para remitirme a cuál era la situación del sector de construcción naval antes de llegar este Gobierno, no hay más que ir a las propias intervenciones del Presidente de Astilleros Españoles en el Congreso de los Diputados en septiembre de 1995, cuando decía que las causas de la pésima situación del sector naval son estructurales y no coyunturales, profundas y no se resuelven con el aumento de contratación, porque cuanto más barcos se construyan, más estamos perdiendo. Esto se decía en el año 1995, después de diez años de la aplicación de un real decreto en materia de reconversión industrial que afectó directamente a la construcción naval y después de haberse gastado miles de millones de pesetas para tratar de refluotar este sector. Ésta era la opinión del Presidente de Astilleros Españoles en septiembre del año 1995. Eso está en el «Diario de Sesiones».

También hay que recordar lo que decía algún presidente de alguna comunidad autónoma, reflejado en los medios de comunicación de la época, cuando la paz social no existía ni en Andalucía ni en Galicia ni en ninguna de estas partes. Decía: No estamos los socialistas capacitados para encontrar fórmulas que solucionen los problemas de astilleros y deberá ser el Gobierno que salga en marzo de las urnas —todavía no se sabía cuál era— el que aborde seriamente la posible solución. Pero es que el señor Ministro de Industria que le precedió a usted en el cargo decía aquí, en septiembre del año 1995, que existían 45.000 razones para clausurar definitivamente los astilleros públicos españoles. Todavía hay una declaración, a mayores, del señor Presidente del Gobierno, don Felipe González, en Washington, el 8 de diciembre del año 1995, donde decía textualmente:

La situación de los astilleros públicos en España no sólo es mala sino con una clara tendencia a empeorar.

Por tanto, estamos hablando de una situación heredada del Gobierno actual que no es que fuera un camino de rosas, en modo alguno, pero tampoco pretendan hacernos creer que, de las soluciones adoptadas por gobiernos anteriores es por los que vienen las épocas de bonanza del Gobierno actual. Para ello tengo que recordar simplemente, señor Ministro, que nos agrada sobremanera ese acuerdo alcanzado en el Consejo de Ministros de Industria de la Unión Europea el 24 de abril, por el que se libran 318.112 millones de pesetas para España, porque eso es, sin ninguna duda, el punto de inflexión que marca la política que se ha seguido en materia de construcción naval durante los últimos años y la esperanzadora recuperación que empieza a partir de ahora, no por más ayudas, no por más medidas que se adopten, sino por el trabajo que se realice desde cada uno de los centros de producción a partir de este momento para afrontar decididamente ese reto que tenemos antes del 1 de enero del año 1999, que es el de hacer rentables todos y cada uno de los centros de los astilleros públicos españoles.

Basta recordar que esperamos que ningún gobierno del Partido Popular se atreva a construir en Finlandia un barco, un ferry, para una empresa pública española, como era Trasmediterránea, cuando en Sevilla estaban sin una sola tonelada de construcción, sacando de España la construcción de 10.000 millones de pesetas sin tener en cuenta el valor añadido que eso supone; esperémoslo. Y esperemos también que ningún Gobierno del Partido Popular utilice la moneda de cambio que se ha estado utilizando permanentemente por el Gobierno socialista para conseguir todos estos beneficios, que ha sido la castración total de Astano para la construcción naval convencional a cambio de obtener ayudas y mayores rentabilidades para astilleros en otros puntos de España. Galicia ha superado con creces lo que se le había destinado, y en este momento no tiene ninguna justificación que haya nadie que pueda poner en tela de juicio que este Gobierno pretende la refluotación de Astano. Desde luego, si alguien tenía en su mente el tema de las privatizaciones no era el Partido Popular. Me alegro de que, después de un año, a determinadas personas se les hayan alejado los temores de las privatizaciones al amanecer, porque este Gobierno, en cuatro meses, no ha hecho lo que hizo un gobierno anterior: expropiar al amanecer y privatizar, sin ninguna duda, con nocturnidad, y me atrevería a decir que incluso con alevosía. Después de aun año no hay ningún tipo de problemas respecto al Gobierno del Partido Popular.

También tengo que decirle, señor Ministro... **(Una señora Diputada: Diga, diga.)** Digo todo lo que tengo que decir. **(Rumores.)** Digo con toda claridad que la situación que había antes de acceder el Partido Popular al Gobierno era la de que no existía paz social y que no existía ni la viabilidad ni la continuidad garantizada en ninguno de los centros de trabajo. Se puede preguntar no sólo a los agentes sociales y a los alcaldes, sino también a los sufridos diputados del Partido Socialista de las circunscripciones en las que se encontraban astilleros públicos españoles.

¿Qué ha conseguido este Gobierno, gracias al esfuerzo de las centrales sindicales, sin ninguna duda, gracias a los agentes sociales? Un acuerdo laboral en el seno de la construcción naval española, que ha sido lo que ha posibilitado, en definitiva, que ese acuerdo se plasmara y se tradujera en la aportación de ayudas a la construcción naval en España y que ha trazado, sin duda alguna, un punto de inflexión en lo que va a ser el futuro de esta construcción naval. Hay algo que está muy claro, señor Ministro, y usted acaba de dar ese dato; acaba de dar el dato de que en tan sólo los cuatro primeros meses del año 1997 se ha contratado más construcción que en todo el año 1996. Estos son datos objetivos e incontestables.

También quiero hacer una referencia, señor Ministro, a la reducción de capacidades tanto en astilleros públicos como en astilleros privados. El Grupo Parlamentario Popular reclamó reiteradas veces ante esta Cámara la falta de realidad que había al mantener 400.000 toneladas de registro bruto compensado anuales y no haberlas cubierto un sólo año por falta de contrataciones. Nos hemos negado reiteradamente a la reducción de capacidades mientras no se demostrara que se podían alcanzar las construcciones de esas 400.000 toneladas de registro bruto compensado. Después de tantos años, desde nuestro punto de vista, ¿qué es lo que ha hecho este Gobierno? Ajustarlo a las capacidades reales; ajustarlo a la realidad social de cada uno de los centros, porque, desde luego, nadie podrá pensar que, por ejemplo, en Galicia, en este momento Astano está tan preparado, con 1.800 trabajadores, para afrontar las mismas construcciones como lo estaba en el año 1974 para construir buques de 300.000 toneladas y ser el único astillero del mundo que los botaba en grada; naturalmente que no. Tampoco Puerto Real, tampoco Sestao, ni ninguno de los astilleros públicos, porque hay una cosa muy clara: hemos pasado de 40.000 puestos de trabajo directos en el sector de construcción naval, a menos de 6.000 a la hora de rendir cuentas y entregar el Gobierno el Partido Socialista. Por tanto, con esa reducción de plantillas y creyéndose que con la reducción de plantillas era con lo único que se conseguiría aumentar la productividad de los astilleros, con esa política totalmente equivocada y errónea, es con lo que nos encontramos en estos momentos y de lo que se trata es de reflotar a partir de ahora.

En consecuencia, señor Ministro, aunque hay quien dice que la incertidumbre existe... La incertidumbre existe porque existía antes y, desde luego, es lógico que quienes no fueron capaces de resolver esas incertidumbres en 14 años de gobierno sigan manteniéndolas, a pesar de que, en este momento los resultados que se están poniendo encima de la mesa son bien distintos a los que se tenían simplemente hace unos meses. Nosotros somos totalmente optimistas porque este Gobierno ha demostrado que es capaz de enderezar una situación realmente difícil, como reconocieron desde el Presidente del Gobierno hasta el propio presidente de Astilleros Españoles hace un año y medio, ha sido capaz de reconducirla y estamos totalmente convencidos de que aún obtendrá las mejores ventajas, entre o no entre en funcionamiento el acuerdo de la OCDE, que ya Estados Unidos se negó a corroborar y firmar, en septiem-

bre del año 1994, como hubiera sido su obligación, lo cual hace alertar que otros países, Japón, Corea, etcétera, estén pensando que si Estados Unidos no levantan esas ayudas a los astilleros, ellos no van a ser menos. Será en el conjunto de la Unión Europea, no España como nación aislada, donde tendremos que arbitrar medidas que garanticen igualdad de condiciones con países como Estados Unidos, Japón o Corea, o con países de economías emergentes que están empezando, sin duda alguna, a tener buenos resultados en materia de construcción naval.

Sin embargo, hay un tema importantísimo que nos preocupa de especial manera, y no puede ser otro que el de Astano, ese astillero que ha estado totalmente relegado por el Gobierno anterior. Nosotros tenemos muy clara una cuestión, y es que la Séptima Directiva comunitaria, creo que en su capítulo VII, apartado primero, defiende claramente lo que es un buque convencional y lo que es una plataforma *offshore*, sin entrar en plataformas móviles o plataformas fijas; simplemente plataformas *offshore*. Y viene referido mucho más claro en la directiva publicada en inglés, donde habla de los *sea going vessel*, que no tiene ningún tipo de matiz, o las plataformas *offshore*. No hay confusión en este tema. Lo único que hay son países competidores, como Irlanda del Norte, con unos astilleros que construyen lo mismo que Astano, pero que, por desgracia para Astano y para España y gracias a las negociaciones del Gobierno anterior, ellos pueden estar construyendo lo mismo que nosotros, pero con ayudas públicas, mientras que Astano tiene que estar haciendo lo mismo que ellos y competir con ellos sin ayudas públicas. Ésas son las ventajas a las que nos condujo la política del Gobierno anterior en materia de construcción naval. Ahora nos reclaman que nosotros activemos ese tema para estar en igualdad de condiciones, y lo vamos a hacer sin ninguna duda. En esa discusión que probablemente se produzca en los meses de octubre o noviembre, no estaremos hablando de plataformas fijas ni de plataformas móviles, estaremos hablando de plataformas *offshore*, y si los astilleros del Norte de Irlanda construyen con ayudas públicas, probablemente pasen dos cosas: primera, que tengan que dejar de hacerlo si realmente lo hacen, como los astilleros de Astano o, segunda, que si ellos construyen con ayudas y Astano hace lo mismo que ellos, Astano también tenga la posibilidad de acceder a las ayudas públicas.

De manera que, señor Ministro, en cualquier caso —y con esto termino—, nosotros vemos que las cosas han cambiado radicalmente; que el panorama nacional en materia de construcción naval ha cambiado radicalmente y que en este momento estamos en condiciones de, por lo menos, tener una esperanza clara y de, por lo menos, depositar nuestra confianza en este Gobierno que ha dado claras muestras de su voluntad respecto del sector de construcción naval. Prueba de ello es la paz social que existe en España y la paz que existe, desde nuestro punto de vista, en este Congreso de los Diputados respecto a las preocupaciones que veníamos albergando en este asunto.

El señor **PRESIDENTE**: Para terminar este turno, y por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Ismael Bardisa.

El señor **BARDISA JORDÁ**: Señor Presidente, quiero dar las gracias al señor Ministro de Industria y Energía por su comparecencia en esta Comisión.

Antes de entrar en el tema, quiero contestar a la cuestión de la petición de comparecencia, que según el Grupo Socialista ha tardado ocho meses. Yo soy nuevo en el Congreso de los Diputados, soy Diputado reciente por la circunscripción de Madrid, pero vengo de un Parlamento regional, que es la Asamblea de Madrid, donde precisamente el Grupo Socialista en todas las comparecencias también hace esta petición. No conozco la historia del Congreso de los Diputados porque soy reciente, pero sí sé que, por ejemplo en la Asamblea de Madrid, cuando se medían los tiempos entre los años en que ha gobernado el Partido Socialista, que han sido 10 años, y los años en que las comisiones están presididas por el Partido Popular, resultaba que el tiempo que tardaban en comparecer los consejeros anteriores respecto de los consejeros actuales era aproximadamente el doble. Yo me temo que ésta es una estrategia del propio Partido Socialista, que no solamente lleva a cabo en los Parlamentos regionales, sino que también trae al Congreso de los Diputados. Por ello, a mí me gustaría conocer el tiempo que tardaban las comparecencias en épocas anteriores, cuando las comisiones estaban presididas por diputados socialistas.

Entrando ya en el objeto de la comparecencia, quiero expresar el apoyo del Grupo Parlamentario Popular a la política del ministerio respecto a los programas y planes de apoyo a la tecnología, la seguridad y la calidad industriales. En el programa electoral del Partido Popular se propugnaba una política industrial activa y un marco institucional y económico en el que se podía desarrollar. Sin duda, este Gobierno ha respondido a esta promesa y en un año ha puesto en marcha una política industrial que está dando sus resultados. Yo no sería tan categórico al decir que España va bien; aquí se ha dicho y España, posiblemente, va bien. Yo diría que España va mejor. Y en política industrial, desde luego, la producción industrial ha recobrado una capacidad de crecimiento importante, casi en un 5 por ciento de crecimiento anual; los precios industriales consiguen los mejores resultados de los últimos años; el empleo ha crecido y la capacidad exportadora de las empresas industriales españolas muestran síntomas claros de crecimiento. Por tanto, podemos decir que, desde luego, España, en este sentido, va mejor.

El hacer, en las decisiones del Gobierno, se ha concretado en un presupuesto que propugna la concentración de los recursos públicos destinados a la industria en una política decidida de tecnología y de calidad industrial. Esta política se encarna en el programa Atyca, convirtiendo al Ministerio de Industria en una referencia de la empresa española, apoyando estrategias de penetración en otros mercados internacionales no solamente a base de buenos precios, sino de un proceso innovador constante. La iniciativa de apoyo a la tecnología, la seguridad y la calidad industrial, en definitiva, el programa Atyca, es la contribución del Gobierno a que España se consolide como país con capacidad tecnológica propia y a que sus industrias acometan con éxito los retos del siglo XXI. El Ministerio de Indus-

tria y Energía, consciente de la importancia de que las empresas industriales españolas alcancen un grado de desarrollo tecnológico que les permita en los mercados internacionales, con el programa Atyca impulsa nuevas actuaciones que, de forma coordinada, aumenten la capacidad tecnológica y la innovación en el tejido empresarial. Es evidente que las empresas tecnológicamente innovadoras tienen crecientes cuotas de mercado y tienen mejores resultados; en definitiva, son las más competitivas. Por ello, nosotros apoyamos esta política industrial eficaz, que tiene como objetivos el desarrollo tecnológico, la innovación, el aumento de la investigación y el desarrollo; es decir, la seguridad y la calidad industrial.

Nos parece que el programa Atyca es importante, sobre todo por los aspectos que desarrolla: tiene un carácter horizontal y difusor, presta una especial atención a la difusión tecnológica y promueve la creación de infraestructuras tecnológicas de uso colectivo. También es importante, dentro de este programa, la colaboración y la cooperación entre las empresas, fundamentalmente entre las pequeñas y medianas empresas, que, como nos ha dicho el señor Ministro en su comparecencia, son el 99 por ciento de la industria española. Hay que subrayar el carácter simplificador y coordinador de este programa respecto a los trámites administrativos, así como la concentración de todos los programas.

Desde luego, lo que ha cambiado es la política del ministerio y de este Gobierno en materia industrial. Nosotros no podemos aceptar el que se pueda subvencionar permanentemente a las empresas para que mantengan su nivel de producción sin tener en cuenta la eficacia en el uso de los recursos dados, hecho muy frecuente en años anteriores especialmente en las empresas públicas. En este aspecto, el Partido Popular no está por un economía intervenida, por una falta de capacidad de competencia. Esto es, fundamentalmente, lo que pretende evitar este programa del Ministerio de Industria y Energía.

En definitiva, se puede apostar por inducir con carácter general los cambios tecnológicos, cambios que —si son introducidos— son capaces de hacer viables pequeñas empresas que no necesitan ya del tamaño mínimo eficiente que obliga a la intervención pública, aprovechando lo mejor del empresariado desde el punto de vista de su dinamismo y lo mejor del sistema de ciencia y tecnología. Éste es el camino de la actual política industrial del Gobierno.

En este sentido, hay un tema que quisiera que nos ampliara el señor Ministro. Nos ha hablado de una política de apoyo a la tecnología, la calidad y la seguridad industrial en el sector farmacéutico, y del programa de acción Profarma, en coordinación con el Ministerio de Sanidad. Me gustaría que nos explicase los objetivos de este programa, ya que, actualmente, la política del Gobierno es de contención del gasto farmacéutico y, por tanto, es importante que haya un apoyo a la exportación para las industrias farmacéuticas españolas. Por tanto, como digo, me gustaría que el señor Ministro nos explicase los objetivos de este programa.

Por lo demás, he de matizar que la postura del Grupo Parlamentario Popular es apoyar esta política y apoyar,

desde luego, el programa Atyca. En ese sentido van a ir nuestras iniciativas en el ámbito parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a interrumpir la sesión por tres minutos. La reemprenderemos en seguida con la réplica del señor Ministro. **(Pausa.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ministro, tiene usted la palabra para consumir un turno de réplica.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA** (Piqué i Camps): Señorías, siguiendo un poco el orden de intervenciones de los portavoces, voy a intentar responder a muchos de los comentarios y a buena parte de las preguntas que se han formulado. Anticipo que me veré en la obligación de concretar alguna de las preguntas por escrito porque en estos momentos no dispongo de una información detallada, pero espero que sean poquísimas y, en cualquier caso, daré hoy cumplida satisfacción a la mayoría de las cuestiones que se han planteado.

En lo que se refiere a la intervención del señor Rodríguez del Bloque Nacionalista Galego, es difícil defender que con las medidas del Gobierno va a haber problemas de subactividad y, al mismo tiempo, decir que lo que necesitaríamos serían capacidades mucho mayores, para, en paralelo, argumentar que difícilmente se podrían cubrir las capacidades actuales en función de lo que está haciendo el Gobierno. Me parece que es una contradicción en los términos y en los conceptos y que, además, olvida algo que creo evidente, que la situación no sólo del sector de la construcción naval sino de las economías es muy distinta ahora en comparación con la que tenía en los años 60, afortunadamente. En aquellos años justo iniciábamos nuestro proceso de apertura al exterior y hoy estamos en unas condiciones completamente distintas y creo, con toda franqueza, que muchísimo mejores que las que planteaba el señor Rodríguez en relación con lo que existía hace unos años.

No puedo compartir otras reflexiones que ha hecho en relación con la política que está siguiendo Estados Unidos y la que, en consonancia, debería seguir España, porque España, en virtud de su pertenencia a la Unión Europea, no puede tener una política autónoma en relación con el sector de la construcción naval más allá de lo que decida la Unión Europea y, por consiguiente, es ahí donde hay que trabajar, donde hemos empezado a trabajar. De hecho, España ha tenido una participación muy activa, no me atrevo a decir que de liderazgo, porque eso sería muy petulante, pero sí de impulso a la reflexión sobre cómo debe ser el nuevo esquema de política industrial comunitaria para el sector de la construcción naval, haciendo frente a la actitud de los nuevos competidores que están surgiendo o los competidores que ya tenemos desde hace muchos años. Es verdad que en estos momentos, aparte de la tradicional competencia de Japón, ha aparecido, como en otros sectores, en el ámbito internacional con muchísima fuerza Corea, y aunque es cierto que en estos momentos Estados Unidos no es una competencia real, puede serlo en los próximos años, como lo pueden ser también los países del

Este europeo que también están empezando a impulsar esos sectores.

La actitud de Estados Unidos es muy poco explicable, pero, en cualquier caso, se justifica por la vía de que su propio Congreso no ha procedido a la ratificación de algo que su Gobierno sí acuerda con el resto de países de la OCDE, y que creo que esconde intereses territoriales de diferentes Estados de los Estados Unidos. En consecuencia, no nos debería llevar a actitudes más o menos seguidistas, simuladoras o imitadoras de lo que ellos puedan estar planteando, sino a partir de la convicción de que Europa puede tener un sector de la construcción naval competitivo, puede tener un sector de la construcción naval potente, que mantenga el empleo, que vaya aumentando su capacidad tecnológica y que, lógicamente, nunca podrá volver a ser un sector como el que teníamos estructurado en los años sesenta.

Ha hecho usted una afirmación un tanto peligrosa respecto al tema de Astano, y como ha ido saliendo aprovecharé ahora ya para contestar a todas las cuestiones con él relacionadas en un solo bloque. Ha dicho usted: no, es que la Unión Europea ha retrasado la decisión hasta el mes de noviembre dado que hay elecciones en Galicia en el mes de octubre. En fin, si la Comisión Europea toma decisiones en función de las elecciones de Galicia, yo me congratulo de eso. Significaría que Galicia tendría una importancia que no habría tenido nunca en su historia. Cuidado con decir estas cosas porque las decisiones de la Unión Europea responden, como es natural, a sus propias demandas y a sus propios requerimientos, y no creo que podamos afirmar sin temor incluso a la calumnia que vienen condicionadas por procesos electorales en una comunidad autónoma española por importante que sea, y Galicia lo es.

En cualquier caso, tengo que decirle que Astano es un tema —yo creo que el señor Fernández de Mesa lo ha planteado con total claridad— que nos tenía enormemente preocupados. La posición de la Comisión Europea era no sólo, como he dicho antes, que había que cerrar el astillero de Sevilla sino que, además, ponía en cuestión la continuidad de Astano no ya para la producción de buques, sino incluso para la producción de las llamadas plataformas *off-shore*. Creo que hemos llevado al ánimo de la Comisión Europea que éste no es un tema que pueda plantearse desde la superficialidad y desde la frivolidad. Astano ha conseguido un nivel de competitividad realmente serio y, además, en un segmento del mercado que en estos momentos puede generar mayor valor añadido que el de la construcción naval tradicional, su competencia está muy limitada a un astillero en Irlanda del Norte y a otro en Finlandia, si no recuerdo mal. Por tanto, tiene unas expectativas de futuro sobre la base de lo que se está haciendo que creo que no debería llevarnos a aumentar la inquietud o a intentar generarla, sino precisamente a transmitir tranquilidad, porque —y recuerdo en análogos términos a los que ha expresado el señor Fernández de Mesa en su intervención— es verdad que desde la Comisión se ha discutido si la evolución tecnológica de las plataformas que se hacen desde hace diez años y que permiten un cierto grado de movilidad, significa que hemos ido transformando las construc-

ciones en Astano hacia la construcción naval tradicional. Es verdad también que en los compromisos existentes se habla de plataformas y cualquier otro artefacto que sirva a los mismos fines, y lo cierto es que, aunque se puedan mover, porque ha habido avances tecnológicos para que las plataformas ya no sean fijas sino que puedan ser movibles en una determinada área, esa movilidad va en función de la extracción y no de lo que son funciones tradicionales de los buques convencionales. Las plataformas no sirven para transportar personas o mercancías, ni para pescar, hacer la guerra o vigilar las costas, que son las actividades tradicionales de cualquier buque convencional, sino que sirven para extraer crudo y para las actividades normales de las plataformas llamadas *offshore*.

Yo creo que ese argumento de que es la propia evolución tecnológica la que lleva a la movilidad y que, por tanto, no se rompe con el espíritu del compromiso, ha calado ya en la Comisión Europea, pero, habida cuenta de la posición de otros países como puedan ser Finlandia y el Reino Unido, que tienen astilleros de las mismas características, la Comisión ha tomado la decisión de analizar la naturaleza de los artefactos —expresión que, además, es correcta y que usted ha utilizado— que se fabrican en esos astilleros y llegar a unas conclusiones en un plazo de tiempo que se sitúa hacia finales del presente año. Sin embargo, el resultado a mí no me genera ninguna inquietud, y además lo quiero decir con toda rotundidad porque también quisiera que con toda rotundidad llegara a los trabajadores de Astano. De hecho así tuve ocasión de decirselo personalmente en algo que creo que no es muy usual que hagan los ministros de Industria. Algún portavoz ha dicho que había habido opacidad, poca información o poca transparencia, a lo mejor generada por la cautela. Yo quisiera decir que no es muy usual que el Ministro de Industria —no sólo no es usual, es la primera vez que ocurre—, además de comparecer ante esta Comisión cada vez que se le solicita y con la máxima diligencia —por tanto, no me siento aludido por algunas de las cosas que se han dicho—, se haya entrevistado personalmente con los comités de empresa de Puerto Real y de Astano, cosa que no es habitual, para explicar personal y directamente cuáles son las posiciones al respecto. En el tema de Astano hay que decir que si esos análisis que hace la Comisión llegan a la conclusión de que Astano hace cosas distintas a las de los astilleros de Irlanda del Norte y de Finlandia, pues, muy bien, la situación seguirá como está. Hacen cosas distintas y, por tanto, ya no son buques convencionales como los que se fabrican en esos otros astilleros que reciben primas a la construcción naval. Y si llega a la conclusión de que hacen las mismas cosas, a mí me parece absolutamente impensable que la Comisión decida cerrar precisamente aquellos astilleros que no reciben ayudas públicas y mantener los que sí reciben ayudas públicas, porque eso está en contradicción flagrante con la política comunitaria.

Por tanto, yo rogaría al señor Rodríguez y a su grupo político que hablásemos todos del tema de Astano como lo estoy haciendo yo, con responsabilidad, sin finalidades que permitan el desgaste de un determinado Gobierno, porque ahí creo que sí puede haber finalidades electoralis-

tas o finalidades partidistas. Astano tiene el futuro asegurado haciendo lo que está haciendo y haciéndolo bien, al igual que el resto de astilleros, a partir de ahora atendiendo a la responsabilidad de todas las partes, que además la han demostrado hasta este momento, y a su capacidad general para competir como cualquier otro astillero público o privado o como cualquier otra empresa industrial o no que exista en nuestro país. Por tanto, procuremos no inquietar gratuitamente allí donde no hay base para hacerlo.

Ha hablado usted de asignaciones de carga de trabajo. Las cargas de trabajo no se asignan; se fijan capacidades o niveles de producción. Las cargas de trabajo se consiguen en el mercado. Yo creo que hay muchas cosas de las que podemos alegrarnos en relación a lo que ha sucedido en el sector naval en los últimos meses, pero una de ellas es que hemos conseguido cargas de trabajo para este año y para buena parte del próximo en base a aquello que las consigue, que no es la decisión política o administrativa, sino la política comercial de las empresas a la búsqueda de pedidos y de proyectos que, además, a diferencia de lo que ha venido sucediendo con anterioridad, no supongan una contribución negativa a los márgenes empresariales sino que permitan la recuperación de resultados.

Cuidado con utilizar los incrementos de capacidad en la Unión Europea, porque hay que acordarse que ha habido una ampliación de la Unión Europea desde el año 1990 hasta hoy y, por tanto, la comparación tiene que ser en términos homogéneos.

Quisiera compartir con usted la celebración en relación al programa de las fragatas. Es un esfuerzo presupuestario importante; es un esfuerzo de colaboración también importante entre el Ministerio de Industria, el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Economía. Quiero aprovechar la ocasión para complementarlo con otra buena noticia para la Empresa Nacional Bazán, y es que también hemos llegado a un acuerdo para la construcción del llamado segundo LPD, que permite cubrir el vacío de carga de trabajo hasta el momento en que se ponga en marcha el programa de fragatas y que abre unas expectativas muy positivas no sólo para la planta del Ferrol sino para las otras dos plantas de la Empresa Nacional Bazán.

Al señor Sánchez i Llibre quiero agradecerle los comentarios que ha hecho en relación a las buenas noticias, como él denominaba, respecto al sector naval. La incertidumbre y el futuro son dos cosas que van íntimamente ligadas. El futuro, no del sector de la construcción naval sino de cualquier empresa, va ligado a su capacidad para competir y, por tanto, esa incertidumbre no la vamos a poder eliminar nunca. A veces se dice ¿garantiza usted que el sector de la construcción naval va a estar hasta el siglo XXII? Eso es imposible. Ni hasta el siglo XXII ni hasta el año 2002. Eso dependerá de lo bien que lo hagan las empresas, de su capacidad para competir. Lo que sí creo que hemos hecho entre todos es sentar las bases, hacer bien los deberes que teníamos asignados para que esa posibilidad para competir dependa ahora sólo de las fuerzas de los astilleros que están ya ajustadas desde el punto de vista de la plantilla, que tienen que hacer un esfuerzo importante de inversión todavía, no para ampliar capacidad, como co-

mentaba el representante de Izquierda Unida, porque no es así, pero sí para mejorar su productividad y también para aumentar sus gastos en I+D, porque es extraordinariamente importante su capacidad tecnológica que en algunos casos (antes se ha hecho referencia a Puerto Real y Cádiz) tienen una dependencia tecnológica del exterior probablemente excesiva, y hay un compromiso de la empresa Astilleros Españoles de aumentar el esfuerzo en esos terrenos y, por tanto, aumentar también el grado de autonomía tecnológica del conjunto de los astilleros.

El señor Sánchez i Llibre en cuanto a las previsiones me hace una pregunta concreta. La previsión que había en el plan estratégico de competitividad de pérdidas para el año 1997 estaba en torno a si no recuerdo mal, los 5.000 millones de pesetas. Lo tuvimos que actualizar en virtud de las pérdidas adicionales que hubo durante el año 1996, que han generado gastos financieros adicionales, y también por el retraso en la aplicación del convenio colectivo, que estaba previsto el 1.º de enero de 1996. Eso eleva la previsión para este año, pero ya está incluido en el planteamiento financiero que se ha hecho en la Unión Europea y por tanto está regularizado, y lleva unas pérdidas para este año de 17.000 millones de pesetas que están convenientemente cubiertas a través de la Agencia Industrial del Estado.

En cuanto a la política del ministerio respecto a los instrumentos de apoyo a la competitividad industrial, como se me va a solapar en algunas cosas con la exposición del señor Hernández Moltó, voy a hablar de este tema, si me lo permiten, de forma conjunta, porque no puedo decir otra cosa que lo que voy a decir. Está claro que la historia no empieza en mayo de 1996. Precisamente hoy se cumple un año de la toma de posesión el nuevo Gobierno, y la historia no empieza en mayo de 1996; tampoco empieza en octubre del año 1982. Esto creo que lo he expresado con toda claridad, porque cuando hablaba de la capacidad y la potencia del sector industrial me refería a una capacidad, una potencia y unas características tecnológicas y de internacionalización que yo personalmente atribuyo a una gran apuesta estratégica que este país adopta a finales de los años cincuenta, que es la de abrirnos al exterior y abandonar un modelo que sí que era muy negativo de proteccionismo a ultranza, de cerrazón hacia el exterior, de autarquía económica. Eso es lo que ha posibilitado este gran salto hacia adelante de la industria española y de la economía española en conjunto desde entonces para acá. Por tanto, la historia empieza donde empieza. Yo desde luego soy más proclive a situar el punto de partida en 1959 que en 1996, por razones obvias. Ésa es una discusión que puede tener interés incluso teórico o intelectual, pero en cualquier caso, tiene unos resultados que son evidentes y que coinciden con lo que usted ha dicho y con lo que ha leído de un artículo mío para el Colegio de Economistas de Madrid, y es que durante estos años (al decir estos años me refiero a finales de los cincuenta) nuestra renta real, nuestra producción real per cápita se ha multiplicado por cuatro, y es verdad, y nuestro grado de apertura al exterior se ha multiplicado también por cuatro. Pero hay que decir también otra cosa, y es que desde finales de los años se-

tenta hasta hoy (cojo toda la década de los ochenta y la mitad de la década de los noventa) nuestra posición relativa en relación al conjunto de la Unión Europea no ha mejorado. Nosotros hemos hecho un gran avance, hemos dado un paso hacia adelante, pero seguimos teniendo varios problemas. Uno es nuestra altísima tasa de desempleo, que es el principal problema que tiene la economía española y a la que no es ajeno una incapacidad de nuestro modelo de crecimiento para generar trabajo adecuado para todo el mundo; tasa de desempleo que aumenta sensiblemente, como es sabido, a lo largo de los años ochenta y la primera mitad de los noventa. Pero además resulta que en todos esos años (no lo situó en 1982 sino a finales de los setenta) no hemos crecido más que proporcionalmente en relación al resto de la Unión Europea. Eso significa que no ha habido convergencia real. Hemos avanzado pero no ha habido convergencia real en términos de renta per cápita o de producto per cápita. Estamos en torno al 76 por ciento, que es lo mismo que teníamos a mediados de los años setenta.

Por tanto, es verdad que hay un problema de modelo de crecimiento, que este Gobierno está intentando cambiar, pero no *ex novo*. Es un proceso que viene de atrás y que pasa por la voluntad decidida (pero esta vez haciendo lo necesario para que sea posible y los mercados se lo crean) de la integración de España en la Unión Económica y Monetaria desde el primer momento, porque es un complemento a esa apuesta por la apertura al exterior que se inició a finales de los años cincuenta. El complemento es la apuesta por la estabilidad, no por unos modelos de crecimiento con grandes tasas en un momento determinado pero con grandes recesiones a continuación, sino una apuesta por la estabilidad, por la estabilidad macroeconómica, que necesariamente tiene que ir acompañada de la flexibilidad microeconómica. Me parece que ésa es una apuesta muy seria. No creo que tenga mucho sentido remontarnos ahora a la historia, pero no hay que olvidar que a mediados de 1989 el ciclo económico empieza a declinar, lo empieza a sufrir el tejido productivo, y el Gobierno sigue adoptando una política fiscal expansiva, muy expansiva en algunos momentos, que junto con una política monetaria muy contractiva genera grandes dificultades para nuestras empresas en términos de altísimos tipos de interés y en términos de un tipo de cambio absolutamente contrario a la competitividad. Eso yo creo que dice mucho en favor de quién es realmente el responsable y el protagonista de nuestro crecimiento económico, que son nuestras empresas, porque incluso a pesar de esa malísima combinación de política económica muchas de nuestras empresas se han resistido y hoy están mucho más fuertes y mucho más saneadas que anteriormente. Por tanto, la atribución de responsabilidades puede ser mucho más compleja. La historia no empieza hace un año, pero tampoco empieza hace 14, y desde luego tampoco creo que sea del todo honesto que yo la situara en el año 1990, cuando empezábamos a tener grandes dificultades en virtud de una política económica equivocada.

En cualquier caso, si las cosas hoy van mejor, que creo que eso nadie lo discute, es producto de bastantes cosas. Es producto de una tendencia, es producto de un entorno in-

ternacional, pero sobre todo es el resultado de dos cosas. Una, de la capacidad de nuestros propios empresarios, junto a la responsabilidad que están demostrando los sindicatos y los trabajadores en general. Eso es así, éste es el factor permanente, y esto es muy positivo para nuestro país. Pero la otra es que el Gobierno algo tiene que ver en lo que está pasando, porque si hace un año preguntábamos —y de hecho se preguntaba— a los mercados internacionales, a los operadores financieros y al conjunto de agentes económicos y sociales qué probabilidad daban a que España se integrara desde el primer momento en la Unión Económica y Monetaria resultaba que nadie creía en esa posibilidad, y hoy en cambio es una creencia absolutamente generalizada, casi no se pone en duda, y tiene un reflejo muy claro en el propio comportamiento de los mercados. Es verdad que la economía internacional va a mejor, pero es verdad que nosotros vamos mejor que los países de nuestro entorno en términos de crecimiento, en términos de crecimiento de la demanda de consumo y en términos de disminución de los tipos de interés. Ése es el resultado: la confianza expresada en el conjunto de la política económica del Gobierno. Hace un año, el diferencial de tipos con el bono alemán a diez años era de 300 puntos básicos y hoy está en torno a 100. Eso sí es producto de una política económica del Gobierno que ha merecido la credibilidad de los mercados internacionales. Yo, como sé que el señor Hernández Moltó es un hombre ponderado, estoy seguro de que así lo reconoce.

Volviendo a la intervención del señor Sánchez i Llibre, que me ha llevado a esta pequeña digresión aprovechando para contestar parcialmente a la intervención del señor Hernández Moltó, junto a esos aspectos de carácter general que estoy mencionado, yo creo que la situación hoy de competitividad de nuestras empresas es mejor que hace un año. Hay que decir que compartimos esa responsabilidad con los grupos políticos que apoyan la acción del Gobierno, empezando por el Partido Popular, que es el que le da sustento, pero también los partidos nacionalistas que forman parte del bloque que configura la mayoría en el Parlamento. Que la competitividad está mejor se refleja en que los tipos de interés son mucho más bajos, que la inflación es mucho más baja, que los costes energéticos para las empresas son más bajos que los que teníamos, que se está modificando la tributación en un sentido favorable a la competitividad de las pequeñas y medianas empresas. Me parece que eso es algo que en estos momentos todo el mundo reconoce, con independencia de la satisfacción, que creo que casi toda la Cámara comparte, en relación a los acuerdos sociales entre sindicatos y empresarios para la mejora del funcionamiento de nuestro mercado de trabajo y que ahora el Gobierno tiene la responsabilidad de impulsar también desde el punto de vista legislativo en aquella parte que le corresponde.

No estoy muy seguro de si la corrección que le voy a hacer al señor Hernández Moltó es cierta o no, pero yo creo que no se las ponían a Felipe II sino a Fernando VII; pero tampoco estoy muy seguro. **(Risas.)** En cualquier caso, yo creo que la petición de comparecencia del señor Sánchez i Llibre respondía al interés en conocer si estas

iniciativas de apoyo a la innovación tecnológica, a la calidad y a la seguridad, en general a la competitividad de la industria española, se iban a hacer no ya sólo desde el respeto al ordenamiento jurídico constitucional sino también con la voluntad de colaboración con las comunidades autónomas. A eso se la ha dado ya cumplida respuesta. Además, esto es así no sólo en este ámbito sino en cualesquiera otros. Si de alguna cosa este ministro en concreto puede blasonar es de su vocación proautonomista en cuanto a la configuración del Estado y de la distribución de competencias. Le aseguro que ahí vamos a tener la sensibilidad necesaria. De hecho el programa Atyca, que lo presentamos hace ya un tiempo aquí en Madrid, lo hemos ido presentando después en diversas ciudades españolas y tenemos un programa de presentaciones para las próximas semanas. Se ha presentado en Barcelona, en Santiago, en Sevilla y en Valencia, y está previsto hacerlo en Bilbao, en Málaga y en Valladolid, configurando un mapa en el que lo que se busca es llegar de la manera más directa al máximo posible de empresas y contribuyentes, y siempre lo hemos hecho conjuntamente con el Gobierno de la comunidad autónoma de cada una de estas ciudades y, por tanto, con gobiernos que, como ustedes saben, están regidos por partidos políticos distintos.

Me ha hecho cuatro preguntas. No estoy muy seguro de poder contestar con total precisión a todas. En cualquier caso, si hay algún elemento adicional de información que considere pertinente se lo haría llegar inmediatamente por escrito.

Respecto a la modificación del reglamento del Impuesto sobre Sociedades para la introducción de los gastos en muestrarios para el sector textil, éste es un tema que estamos tratando muy intensamente con el Ministerio de Hacienda. Desde nuestro punto de vista tal y como está planteado permite en determinadas condiciones la introducción de ese elemento, y siempre hay la posibilidad de acabar de precisarlo durante la discusión en trámite parlamentario.

Respecto a la cuestión de las tarifas, yo creo que la prudencia obliga al Ministro de Industria a decir que no se va a pronunciar porque se ha abierto el correspondiente expediente por parte de los servicios de Defensa de la Competencia. El Tribunal de Defensa de la Competencia ha dicho que a su vez iba a iniciar el correspondiente procedimiento y lo lógico es esperar a que se pronuncie. Desde luego, si ha habido algún tipo de comportamiento colusivo entre las empresas, que se adopten las decisiones necesarias. En cualquier caso, sí me gustaría hacer algunos comentarios.

Es verdad que ha habido incrementos de precios en diversas compañías aéreas que vienen seguidos de rebajas muy importantes en los últimos meses, incluso en los últimos años, de esas mismas tarifas. Por tanto, en principio, como tal concepto no deberían parecernos especialmente sorprendentes. Los precios, en virtud de la evolución de los costes y en virtud de la competencia, fluctúan libremente buscando en cada momento la máxima rentabilidad posible para las empresas, o buscando otros objetivos como puedan ser adquisición de determinadas cuotas de mercado o determinados posicionamientos estratégicos. En consecuencia, sólo por el hecho de que se haya produ-

cido un incremento de tarifas no hay que deducir conclusiones especialmente relevantes. Hay que ver si ha habido acuerdo entre las empresas para que esos incrementos se hagan de forma pactada. No hay que deducir inmediatamente de la simultaneidad de esos incrementos la conclusión de que los precios se han colusionado, porque, como todo el mundo sabe, los sistemas de tarifas de las compañías aéreas están conectados informáticamente y en cualquier momento en tiempo real cualquier compañía sabe la política de precios que va a aplicar su competidor y se puede adaptar a la misma también en tiempo real y de forma simultánea. Un comentario más. Yo creo que ha habido algunos errores de interpretación respecto a lo que se llaman acuerdos interlínea, que se confunden con acuerdos sobre precios. Los acuerdos interlínea vienen obligados por la legislación aeronáutica internacional y consisten en el intercambio de billetes cuando se trata de trayectos iguales con precios similares.

Por consiguiente, creo que todos debemos mantener la prudencia; que nadie se precipite ni en un sentido ni en otro. Al final los servicios de Defensa de la Competencia y el propio tribunal, desde su reconocida profesionalidad, ya nos dirán a todos cuál ha sido de verdad la conducta de las empresas afectadas.

En relación a la distribución de carburantes, como usted sabe se ha impulsado un real decreto por el cual se permite a las cooperativas de transportistas actuar como consumidores finales en el consumo de los gasóleos cuando se trate de un consumo profesional. Iba acompañada de otras medidas asociadas a la liberalización de la distribución de carburantes desde las estaciones de servicio, permitiendo la distribución puerta a puerta, la distribución mayorista, y otra serie de medidas. En estos momentos estamos pendientes del correspondiente dictamen del Consejo de Estado, al que remitimos en su momento el real decreto, porque es verdad que surgen dudas respecto al reparto competencial que decisiones de este tipo puedan tener entre la Administración central y las comunidades autónomas, y en virtud de ese dictamen del Consejo de Estado actuaremos en consecuencia.

Finalmente, en relación al plan Prever, que usted planteaba el tema del año de antigüedad en la posesión, eso es para evitar —si se me permite la expresión poco parlamentaria y entre comillas— la picaresca de que alguien adquiriera un vehículo de más de diez años simplemente para aprovecharse después de las ventajas que se le otorgan desde la Administración. Se ha pensado que un año era un plazo de tiempo razonable, pero le matizo que ese año sólo se aplica a partir del momento en que se hace público el plan. Para entendernos, al comprador de buena fe de un coche usado de más de diez años, hace dos o tres meses, por tanto sin la expectativa de que existiera un plan Prever, se le permite el disfrute de los beneficios del plan Prever sin mayor problema. Sólo juega el año a partir del momento en que ya se conoce la existencia del plan y para evitar ese tipo de comportamientos que podríamos llamar —de nuevo entre comillas— perversos.

Yendo de nuevo a la intervención del señor Hernández Moltó, aparte de las consideraciones que hemos hecho a

las medidas de apoyo tecnológico, por lo que creo que todos nos hemos permitido, con un cierto placer intelectual, hacer una cierta digresión sobre la historia económica española, reciente y menos reciente, para terminar con ese campo e ir después a la construcción naval, acabo con el señor Hernández Moltó y después contesto al señor Navas, por lo que le ruego que me disculpe. **(El señor Hernández Moltó: Espero que no acabe conmigo.—Risas.)** No, ni mucho menos.

Como solemos compartir muchas cosas, como él también expresa, quiero decirle que también pienso que el programa Atyca no es para nada el bálsamo de Fierabrás, ni creo que me haya expresado en estos términos. Sobre las políticas de innovación tecnológica, que además deben guardar coherencia con las que aplica la Unión Europea, coherentes con los planes de I+D a nivel comunitario y con los planes nacionales de I+D que están ahora en su tercera edición, por tanto que tienen años de vigencia, lo lógico es que no se planteen cosas muy imaginativas, novedosas o *ex novo*, pero hay algunos aspectos que voy a volver a resaltar porque creo que sí hay algunos cambios cualitativos que sin llegar a la pretensión de que constituyan bálsamos de Fierabrás son importantes. Son importantes porque puede haber un efecto colateral de la insistencia en la iniciativa y de esa voluntad de presentarlo por todo el país y llegar al máximo número de empresarios de forma directa para que, entre todos, contribuyamos a la toma de conciencia respecto a uno de nuestros principales problemas en cuanto a la competitividad a medio plazo de la economía española: el poco gasto en investigación y desarrollo que hace nuestra economía, tanto el sector público como el sector privado. Esa responsabilidad se reparte más o menos al 50 por ciento y, de hecho, las propias restricciones presupuestarias de los últimos años han hecho que el sector público haya bajado su esfuerzo en términos de I+D incluso en pesetas corrientes y que, al mismo tiempo, el sector privado español no haya sido capaz de coger ese relevo. Me parece que es bueno insistir en esos porcentajes del 2,3, del 2, del 0,8 para que entre todos vayamos tomando conciencia de que, si en algún ámbito —y les habla un ministro que creo que saben que no es muy propenso al gasto público— hay que dedicar recursos y esfuerzos públicos, es precisamente en áreas como estas de apoyo a la innovación tecnológica, de apoyo a la calidad, de apoyo a la seguridad en nuestro tejido productivo; por tanto, de irnos acercando progresivamente al esfuerzo que están haciendo los países de nuestro entorno. A partir de ahí, tengo que decirle que las cifras presupuestarias son modestas, pero son un 42 por ciento más altas que las que había en el año 1996. Hay un esfuerzo de simplificación. Ha habido un momento, en los años 1995 y 1996, que teníamos entre ocho o nueve órdenes ministeriales para planes distintos aplicados a sectores diferentes, con plazos y requerimientos también distintos. Lo que hemos hecho ha sido intentar simplificar la vida al contribuyente, al empresario; unificar, homogeneizar, hacerlo bajo un único paraguas, una única orden ministerial y, por tanto, facilitar el acceso.

Hay un tercer tema me parece enormemente relevante. Se ha hecho un esfuerzo, que ha sido expresamente agra-

decido, de diálogo con los sectores, reuniones constantes con los sectores directamente relacionados con las tecnologías de la información, con el sector farmacéutico, al que se ha hecho también referencia, con el sector aeronáutico, para intentar recoger al máximo sus inquietudes, sus necesidades, mostrar la máxima disposición desde la Administración para que se produjera esta imbricación e incluso, si se me permite y de nuevo entre comillas, la complicidad entre los sectores industriales y el Gobierno buscando la máxima eficacia; máxima eficacia que hay que conseguir también en la optimización de los recursos. De ahí la necesidad de la máxima coordinación con las comunidades autónomas y también la necesidad de hacer —y ése es un mecanismo que se establece ahora por primera vez en este tipo de programas— un seguimiento de los resultados que vaya un poco más allá que la simple comparación entre los recursos en forma de ayudas y la inversión finalmente destinada. En cualquier caso, plantear un incremento en I+D de las inversiones o los gastos de las empresas y el sector público español, de aquí al año 1999, en un entorno entre 750.000 millones de pesetas y el billón de pesetas, sin ser un bálsamo de Fierabrás, puede ayudar a mejorar sensiblemente las cosas.

Como sabe muy bien el señor Hernández Moltó, el Libro Blanco de la industria es un punto de referencia; hay otros, pero es un punto de referencia que estamos utilizando en la medida en que nos sea de utilidad, entre otras cosas porque muchos de sus contenidos son producto de la reflexión colectiva, de la reflexión sectorial y, por consiguiente, también refuerzan esa voluntad de hacer una política industrial y tecnológica al servicio de las empresas.

Han salido un par de frases que ha recordado el señor Fernández de Mesa. Una era la referencia a la denominación tercermundista de la construcción naval. Éste es un tema que trataremos después, pero me parece absolutamente injusto porque no es verdad, ya que nuestra capacidad tecnológica es importante y creo que también nuestra capacidad de competir. Muchas veces eso ha sido producto de una cierta voluntad dirigista de los gobiernos españoles en relación a cómo debe ser la configuración sectorial desde el punto de vista de la estructura empresarial. Ha habido ministros muy orientados, por ejemplo, a la configuración del sector financiero desde el punto de vista empresarial, que decían qué entidades financieras se debían fusionar y cuáles no y cosas de éstas. Recordará usted el escándalo que produjo otro ministro, no precisamente socialista, que en un momento determinado dijo que el sector textil no tenía ningún futuro —de eso hace quince o dieciséis años— en la nueva división internacional del trabajo. Creo que todos debemos ser muy prudentes al utilizar expresiones de este tipo y, desde luego, ésa fue especialmente desafortunada. En cuanto a la expresión de que la mejor política industrial es la que no existe, que sale recurrentemente, tengo que decir que yo no lo he oído pero ha sido enormemente repetida. Lo más curioso es no tanto la veracidad o no del aserto —hay mucha gente que dice que sí y otra que dice que no—, utilizando la expresión italiana *se non è vero è bene trovato*, lo grave no es que se dijera sino que se asumiera como posible que un ministro lo di-

jera, porque eso significaba que efectivamente se estaba practicando una política industrial que no respondía a las necesidades de las empresas y que en muchos casos iba acompañada de una política macroeconómica global que perjudicaba su capacidad para ser competitiva.

En el ámbito de la construcción naval, le agradezco su planteamiento en cuanto a la actitud constructiva y a los modales adecuados al problema. También tengo que decirle que ahora es más fácil tener esa actitud que hace un año y medio, porque ahora las cosas están mucho mejor, están prácticamente arregladas y no se justificaría que hubiera agresividad y actitudes de dura oposición. Hace un año y medio las cosas eran suficientemente preocupantes y la inquietud sí que era real y perceptible, incluso con problemas de orden público, como para que se justificara que el Parlamento se hiciera eco de las inquietudes de los ciudadanos y se manifestara también con el mismo grado de apasionamiento; apasionamiento que sinceramente creo que hoy ya no está justificado porque las cosas van mucho mejor. En cuanto a la distribución de la minoración de la carga productiva entre astilleros, si no le importa, le enviaré los datos por escrito.

Entrando ya en la intervención del señor Navas —y quiero pedirle de nuevo disculpas por haberme confundido en el orden—, quiero hacer referencia a lo que él llamaba fallos de información y que atribuía a la cautela, pero también, me ha parecido interpretar, a una cierta voluntad de no explicar las cosas. Yo creo que si en algo nos estamos caracterizando no sólo en este sector, sino en todos, si algo está caracterizando a este Gobierno es precisamente su voluntad de diálogo y el haber puesto el diálogo social como frontispicio de todas sus actuaciones y, en particular, en todo lo que afecta a la problemática industrial y del mercado de trabajo, a la problemática social en general, y la verdad es que es una actitud que está obteniendo resultados. Yo particularmente —si me permite la pequeña petulancia— estoy muy orgulloso de lo que se ha conseguido, a través del diálogo con los sindicatos, en el sector de la construcción naval, como creo que debemos estarlo también —y los resultados se irán viendo— por el esfuerzo que se ha hecho para asegurar sobre nuevas bases y sobre la nueva cultura empresarial el futuro de Santa Bárbara, o por lo que se está consiguiendo —y tendremos ocasión de tratarlo, espero que lo antes posible, en otra comparecencia— en el sector del carbón, y así ha sido también en el caso de la construcción naval, que ha terminado de forma muy correcta. Decía usted que ha permitido el cobro de los 90.000 millones. Ha permitido el cobro de los 90.000 millones y de 135.000 ó 132.000 millones más. Por tanto, toda esta labor de negociación en el interior del país con los sindicatos, esta labor de concienciación respecto a la necesidad de disponer de un nuevo marco de relaciones laborales, toda esta labor de cambios en la gestión, empezando por el Presidente de la compañía, pero en muchos casos también de los responsables de los centros, y toda esta labor de discusión y de negociación con la Comisión Europea han dado como resultado la continuidad de todos los centros, que no haya disminuciones de plantilla adicionales a las ya previstas y que las disminuciones de la pro-

ducción —a las que también hacía referencia el señor Fernández de Mesa— hayan significado su adecuación a la capacidad real, la adecuación de la capacidad nominal a la capacidad real, evitando mantener distancias que no tenían mucho sentido.

Por otro lado, ha defendido la necesidad de mantener el sector público en la construcción naval unificado a través de un *holding*. Yo he hecho referencia en mi intervención a la conveniencia, porque me parece que eso es bueno y además está en la filosofía del acuerdo al que se ha llegado con los sindicatos y en la filosofía de futuro del sector, de que cada centro constituya por sí mismo un centro de costes y de beneficios —me parece que eso es sano— y que cada uno tenga que asumir su responsabilidad. Ésa es una discusión que en el ámbito empresarial es permanente, si es bueno centralizar, si es bueno filializar, y muchas veces las opciones y las opiniones son distintas en función del momento histórico. A nosotros nos parece que en estos momentos es muy importante que, en expresión un tanto coloquial, cada palo aguante su vela y, por tanto, que cada uno sepa cómo está reaccionando, cuál es su rendimiento para poder adoptar además las medidas correctoras necesarias. De hecho, me parece que usted mismo en algún momento se preguntaba cómo es que hemos tardado lo que se tardó en calibrar la desviación que se estaba produciendo respecto a lo previsto en el plan estratégico de competitividad. Yo creo que no se tardó, porque el nuevo Gobierno entró en el mes de mayo, la nueva dirección de la división de construcción naval prácticamente empezó a operar en junio y, si yo no recuerdo mal, creo que es en el mes de julio en el que yo hago ya unas primeras manifestaciones públicas en el sentido de que el plan estratégico de competitividad no se está cumpliendo adecuadamente. Por tanto, la reacción es prácticamente inmediata, pero si tarda algo es precisamente porque nos costó un cierto esfuerzo calibrar dónde se estaban produciendo desviaciones. En algún momento incluso nos llevó a pensar que la posición de la Unión Europea podría tener algún sentido en cuanto a que era el centro de Sevilla el que tenía la mayor responsabilidad en las desviaciones. Después vimos, efectivamente, que no, pero hubo que hacer un análisis basado en contabilidad analítica, en contabilidad de costes, que no está suficientemente perfeccionado.

Por otra parte, ha hecho una descripción de muchas de las medidas que contiene el plan estratégico de competitividad, y yo tengo que decir que las comparto. Creo que desde el punto de vista empresarial es absolutamente necesario intentar ajustarnos a los plazos de construcción previstos, jugar de la manera más adecuada posible con la industria auxiliar, potenciar la I+D para reducir la dependencia de la inversión extranjera. Yo creo que siempre es bueno discutir cómo se puede mejorar todos los días la gestión y, por tanto, me parece absolutamente pertinente que hablemos de estos temas constantemente.

Volviendo al tema de que la configuración de *holding* garantiza el reparto —garantiza el reparto pero no necesariamente la eficiencia de ese reparto— y optimiza aprovisionamientos, creo que eso es perfectamente compatible con la finalización de los centros y, por tanto, no creo que

eso sea un elemento básico. En cuanto al carácter público, el Gobierno no tiene ninguna previsión de privatización en concreto y en marcha respecto a los astilleros de propiedad pública. Todas SS. SS. saben que el Gobierno, dentro del plan de modernización del sector público, ha configurado la privatización como un proceso tendencial que tiene que ir afectando a la totalidad del sector público empresarial e industrial del Estado, en algunos casos con reestructuraciones, como a las que antes hacía referencia, convenientemente negociadas y pactadas con los agentes sociales. Pero quiero hacer algunos comentarios que matizan ese tipo de posicionamientos, que muchas veces tienen una aproximación ideológica, cuando se dice que el sector de la construcción naval ha estado en crisis, está en crisis. El sector de la construcción naval no ha estado en crisis, han estado en crisis los astilleros públicos españoles. El sector de la construcción naval en España —y hay mucho privado, afortunadamente— va en general bien y, por tanto, la titularidad de la propiedad no es ninguna garantía de buen funcionamiento; en todo caso, aunque sea por coincidencia temporal, ha sido lo contrario. En el caso de las ayudas públicas a los astilleros alemanes, que se aprobaron también en el último Consejo de Ministros y que fueron objeto de una larguísima discusión y de una oposición francamente dura de los países nórdicos, Alemania se tuvo que comprometer a que esas ayudas se iban a recibir pero sobre la base de la privatización de sus astilleros entre este año y el año 1998. Al mismo tiempo quiero decir que, dada la configuración del sector, los requerimientos de capital que puedan ser necesarios en un momento determinado siempre los va a poder garantizar mejor desde la pertenencia al sector privado que desde la pertenencia al sector público, porque no son posibles ayudas públicas, y así serían consideradas, y además teniendo en cuenta, como todo el mundo conoce, las restricciones presupuestarias y la moderación del gasto y de los déficit públicos a los que vamos a estar sometidos ya para los próximos años, en virtud de esa apuesta por la estabilidad asociada a nuestra pertenencia a la Unión Económica y Monetaria.

Por otro lado, intentaré saber cuál es la base de su inquietud respecto a la posible discusión en relación a los intereses de demora. Creo que no, sinceramente, que es un tema absolutamente cerrado y, por tanto, quisiera transmitirle la máxima tranquilidad en este aspecto.

Por lo que se refiere a Sestao, le tengo que contestar por escrito, porque no sé si hay previsión de apertura de ARN. En cualquier caso, si se está haciendo algún tipo de planteamiento en relación al suelo disponible, probablemente eso pueda verse afectado por los planes de reestructuración de la margen izquierda, pero en estos momentos soy incapaz de darle una respuesta precisa, aunque sí me comprometo a hacérsela llegar por escrito lo antes posible. En relación al tema de Sevilla, me parece que lo hemos tratado ya suficientemente como el de Astano, el de Cádiz y Puerto Real en cuanto al esfuerzo de I+D.

Paso a referirme a las intervenciones del señor Fernández de Mesa y del señor Bardisa. El señor Fernández de Mesa ha expresado con toda claridad el cambio de situación que se ha producido en estos términos y, por lo tanto,

le agradezco sus palabras de apoyo y de satisfacción en relación a lo que ha ido haciendo el Gobierno. Creo que es verdad que los diferentes planes de reconversión naval han demostrado al final su fracaso. Hemos ido haciendo planes de reconversión naval a lo largo de los últimos años, uno detrás de otro, y siempre nos habíamos quedado cortos. En estos momentos la diferencia que existe es que estamos haciendo un plan que va a ser plataforma para el futuro, que no nos permite pensar que cuando este plan vuelva a fracasar, como han fracasado los anteriores, ya haremos otro, porque eso ya no puede ser. Por lo tanto, creo que hemos abierto un escenario completamente nuevo. Aprovecho también para reiterar mi tranquilidad y mi seguridad en relación a la continuidad y al futuro de Astano.

En relación a la distribución de capacidades, las 17.500 toneladas de los astilleros privados corresponden a astilleros que han sido cerrados o que no se utilizan algunos ya desde el año 1990 y otros, como máximo, desde el año 1995. Por lo tanto, es un cierre de capacidad que nuevamente significa una adecuación a la realidad y no tanto un sacrificio que se le solicita al sector. En cuanto a los astilleros públicos, la distribución es porcentual (por ejemplo, en el caso de Sevilla, si no recuerdo mal, son 7.000 toneladas, en el caso de Puerto Real son 5.000 toneladas, en el caso de Astander son 8.000 toneladas), lo que permite mantener una capacidad real adecuada suficiente para que puedan competir. La Comisión Europea nos ha aceptado que esa capacidad se contabilice sobre la cifra total de los astilleros públicos, es decir, sobre las 210.000 toneladas, pero con una flexibilidad del más/menos 10 por ciento en cada uno de los astilleros en función de puntas de demanda. Por tanto, esto permite un margen de maniobra que me parece que es un elemento adicional de capacidad.

En relación a la intervención —y con esto acabo— del señor Bardisa, quiero agradecerle el apoyo pleno a lo que se está haciendo desde el Ministerio de Industria en la política de apoyo a la innovación tecnológica y quiero compartir con él algo que de alguna manera implícitamente ya he mencionado. Yo creo que la evolución del empleo industrial, la evolución de los precios industriales, el dinamismo de las exportaciones, la mejora que se está produciendo en los costos está configurando un panorama para nuestra industria que es prometedor y que tiene que consolidarse. Todos sabemos que el gran elemento desacelerador de la recuperación económica que parecía que se iniciaba a partir de finales de 1993, y que después no se ha acabado de consolidar en el conjunto de Europa, ha sido la debilidad de la demanda de consumo. Parece que hoy todos estamos de acuerdo en que la demanda de consumo depende fundamentalmente de la evolución del empleo. Yo espero que con la buena marcha de la economía, con la mejora del entorno y de las condiciones competitivas de las empresas y con la reforma del mercado de trabajo este tema siga evolucionando positivamente —de hecho, ha sido así en los últimos meses— este año y en los próximos y, por lo tanto, podamos conseguir que se cumpla el objetivo del Gobierno, que es que este año crezcamos el 3 por ciento y que la demanda de consumo privado esté en torno al 2,7 por ciento.

Me ha pedido usted detalles sobre el programa Profarma. Puedo ser ahora muy breve o puedo contestarle detalladamente. Si usted lo prefiere, le envío la información por escrito porque creo que es un tema, tal y como usted ha dicho, de enorme trascendencia. Pero quiero adelantarle que se ha producido algo que también es novedoso, y es que hay un convenio de colaboración y un comité de coordinación entre el Ministerio de Sanidad y el Ministerio de Industria en diálogo permanente con el sector farmacéutico, que tiene una gran importancia por su impacto difusor en la tecnología, y que sirve para potenciar lo que llamamos la acción profarma para ir la adecuando a las necesidades del sector en cada momento, atendiendo simultáneamente el interés industrial y tecnológico del sector farmacéutico y su objetivo fundamental, que no debemos olvidar que es precisamente la salud pública. **(El señor Hernández Moltó pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Hernández Moltó, ¿solicita un turno de réplica?

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Sí, señor Presidente, ya sabe usted que, dentro de la aplicación de esa generosidad suya, voy a consumir un minuto para tres cuestiones muy concretas.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay algún otro portavoz que quiera solicitar un minuto? **(Pausa.)** Señorías, entonces les concedo un minuto para que no se convierta en 30 minutos.

Por un minuto, tiene la palabra el Diputado Rodríguez Sánchez, del Grupo Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En primer lugar quiero decir que nosotros nunca pusimos en duda la capacidad, la intención o la disponibilidad del señor Ministro de hablar con todo el mundo, eso lo valoramos. Ahora bien, usted tiene que comprender que posponer una decisión siete meses para definir una cuestión técnica a cualquier profano le llama la atención, y mucho más si ese profano pasó por unas experiencias bastante lamentables de irresponsabilidades continuas en el caso de ese astillero. Yo le puedo asegurar que la opinión pública de mi país, y en concreto la de Ferrol, pensaba que llegado el año 1997 Astano quedaría abierto a la construcción de buques. Y eso no fue una insidia lanzada por el Bloque Nacionalista Gallego, sino por instancias gubernativas. Nosotros lo que no queremos es que, debido a la confusión o a las medias verdades, nos encontremos dentro de siete meses con una situación que recuerde a etapas pasadas. Por lo demás, si se triunfa en ese aspecto, vamos a ser los primeros en aplaudirlo, que quede claro esto. En este momento lo único que decimos es que hay una situación dudosa y que está sometida a una correlación de fuerzas políticas y a una cosa que se llama Unión Europea, que usted, señor Piqué, siempre la ve como muy homogénea y muy sensata y muy dadasa, pero comprenda que nosotros tenemos derecho a verla como una cosa muy problemática porque el trato objetivo, no entramos en otra cosa, que ha recibido Galicia de

esa Unión Europea —y no es ideología, es constatación— es muy negativo. Nada más que eso.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En tercer lugar —y no vamos a entrar en una cuestión de fondo—, yo creo que no se puede negar a estas alturas la relación que hay entre la capacidad de producción de cada Estado con la capacidad de recurrir al mercado internacional, con la capacidad de cerrar contratos y con la capacidad política de cada uno, que es indudable. La mayor contradicción que existe hoy en el mundo es la libre competencia con tanto regulamentismo, que diríamos en mi país, lo más contrario a la libre competencia. En todo caso, la contradicción no es nuestra.

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

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: Nuestro grupo quiere constatar, al hilo de las declaraciones que ha hecho el Ministro de Industria respecto a la situación global de la economía y de la industria en España estos últimos años, y concretamente a mediados del año 1997, cuál ha sido el objetivo de estos últimos cuatro años del Grupo Catalán (Convergència i Unió), apostando, en colaboración con el gobierno socialista durante los tres últimos años y concretamente el último año en colaboración con el Gobierno del Partido Popular, por una economía que fuera más competitiva, una economía productiva, una economía innovadora, moderna, que tuviera como objetivo fundamental alcanzar los niveles de competitividad de nuestros socios de la Unión Europea.

Creemos sinceramente que los objetivos y los resultados están aquí y son lo suficientemente significativos y satisfactorios, tanto desde la perspectiva industrial como desde la perspectiva económica, como para que los podamos valorar positivamente, y también para que podamos valorar la aportación que la coalición de Convergència i Unió ha hecho a los gobiernos socialistas, en primer lugar, y al Partido Popular, en este último año, para poderlos conseguir.

Realmente hemos mejorado sensiblemente la fiscalidad de las pequeñas y medianas empresas; hemos conseguido, a través de la aplicación de una política económica solvente, rebajar los tipos de interés para que fueran más competitivos. También es cierto, y esto quizás es un mérito importante de su Ministerio, que seguramente el coste energético dejará de ser un elemento distorsionador a la hora de valorar si una inversión internacional se ubica en España o no, y no dudamos que a través del desarrollo del protocolo eléctrico se van a rebajar ostensiblemente los costes energéticos en la economía industrial española. Pensamos sinceramente que ésta es una reforma estructural importante que nuestro grupo va a seguir muy de cerca para que, en definitiva, los costes energéticos dejen de ser un factor de falta de competitividad de nuestra industria española.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señor Sánchez i Llibre.

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: Por último, quiero manifestar que la credibilidad y la solvencia de la economía española es un hecho ya constatado a nivel internacional, de hecho en los últimos meses no ha habido ataques especulativos a nuestra moneda. Eso denota la fortaleza y la solvencia de los presupuestos aprobados para el año 1997. Convergència i Unió quiere manifestar que los objetivos conseguidos son muy importantes, pero que también es importante acabar de profundizar en las reformas estructurales, acabar de profundizar en aspectos fundamentales que quedan por resolver y, por último, que el Gobierno tenga capacidad de imaginación para que, en la aplicación de esta reforma laboral recientemente conseguida a través de acuerdos entre los sindicatos y la patronal, la contratación indefinida deje de ser un obstáculo por su coste social para la ubicación de inversiones importantes y para que nuestras empresas puedan ser más competitivas en relación a los costes sociales que tienen el resto de los países de la Unión Europea.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Navas, también por un minuto.

El señor **NAVAS AMORES**: Para ajustarme al máximo al tiempo concedido, tendré que aparcar todas las discrepancias que tenemos sobre el modelo económico-industrial. Por tanto, centrándome exclusivamente en el PEC, quiero llamarle la atención, desde la responsabilidad que usted ocupa, para que distribuya las órdenes debidas y no volvamos a tener ningún tipo de desvío al margen de lo ya presupuestado, de lo ya previsto, de lo ya planificado, puesto que la aplicación de las distintas medidas que están contempladas en el PEC deben tener como resultado el cumplimiento de ese objetivo de que para 1998 todos los astilleros obtengan beneficios, para lo cual tengo claro que las medidas sociales —las que han pactado los sindicatos con los responsables de Industria del Gobierno— se van a aplicar automáticamente, como ocurre siempre con las medidas sociales. También es necesario —y de alguna forma lo he expresado en la primera intervención— que se aplique de una forma automática el conjunto de medidas que todavía tienen un más hondo calado, una importancia mayor en cuanto al resultado económico global, tanto empresa por empresa como por sectores, y que por lo menos esos 6.100 empleos que pretendemos que configuren el sector naval a partir de 1998, al menos ese pedazo, lo podamos proteger.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en nombre del Grupo Socialista, el señor Hernández Moltó.

El señor **HERNÁNDEZ MOLTÓ**: Voy a plantear tres cuestiones solamente. En primer lugar quiero saber —no sé si lo ha dicho el señor Ministro a lo largo de su intervención y se me ha escapado— si Astano sigue siendo

uno de los objetivos de privatización para los próximos años.

La segunda cuestión tiene que ver con la escasa valoración que hace el señor Ministro del talante con que el Partido Socialista hace frente al debate sobre el sector naval, toda vez que ahora dice que es fácil. Yo le puedo garantizar que para algunos casi siempre es fácil hacer frente con serenidad y con responsabilidad a los debates, para algunos es difícil y, como usted puede comprobar incluso por el propio debate de hoy, para otros es imposible. Por tanto, yo creo que simplemente es cuestión de patología política, personal o colectiva.

La tercera cuestión es lo que los andaluces llamarían, más que una reflexión, un *quejío*. He escuchado que el arranque de la modernidad de este país se produce en el año 1959 con los planes de estabilización y de desarrollo del franquismo. Digo esto porque quizá no ha sido el día de hoy, pero cuando alguien dice que desde 1985 a 1995 este país no ha avanzado en términos de convergencia real, no está ajustándose a la realidad. Y cuando cita exclusivamente como indicador de referencia la renta per cápita según las contabilidades nacionales de 1970 y de 1990, creo que está haciendo un sesgo de la realidad; cuando alguien no está reconociendo que la producción real de este país en términos de PIB ha estado en más del 200 por ciento en esa década en relación con la Unión Europea, cuando nuestra tasa de crecimiento de inversión pública ha estado casi en el 250 por ciento en relación a la Unión Europea, con nuestro nivel de estocaje, de capital, de productividad —no sé si alguien recuerda las inflaciones de dos dígitos con las que nos movíamos en los años ochenta, que impedían la competitividad industrial y de cualquier tipo de nuestro país—, me parece que está haciendo un sesgo político que probablemente no ha querido hacer el señor Ministro, porque además no pienso que esté en su ánimo hacerlo, pero me parece una absoluta injusticia política. Con esto queda abierto el debate y probablemente habrá mejor ocasión para mantenerlo que en este momento, a las dos y cuarto, pero no podía permanecer en silencio al escuchar que ésa es la cita de autoridad y la fecha en la que en este país se produce el aumento de competitividad industrial. Mire usted, yo en esas fechas y en esos momentos, como dirían en la mili, ni a comer.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Peón.

El señor **PEÓN TORRE**: En cuanto al contenido, nuestro grupo ya ha expresado claramente su posición y su coincidencia absoluta con el Ministro, pero sí queremos, al hilo de la intervención del portavoz socialista y por una razón de justicia, referirnos muy esquemáticamente, y sin ánimo de abrir polémica, a las expresiones de algún interviniente respecto a la frecuencia o a la celeridad con que asiste el Ministro a esta Comisión. Sinceramente, entiendo que el Ministro no se haya dado por aludido, pero sí podemos darnos por aludidos los miembros de la Mesa o los portavoces de los demás grupos, que somos los que fijamos tanto la frecuencia como los órdenes del día de las

comparecencias, y quiero recordar que de las quince sesiones de trabajo que ha tenido esta Comisión de Industria, en cinco de ellas ha estado presente el Ministro de Industria. Además, según hemos acordado hace muy pocas horas, va a estar presente en una próxima reunión para hablar específicamente del carbón, situación insólita no sólo respecto a legislaturas anteriores, sino incluso respecto al funcionamiento del actual Gobierno en cuanto a la presencia intensísima del Ministro del ramo en la Comisión correspondiente. Y en cuanto a la celeridad, porque en alguna ocasión hemos intentado hacer valer el criterio de las fechas a la hora de atender comparecencias pendientes, tengo que decir que han sido otros grupos los que entendían que su prioridad política para el debate no era la fecha, y hemos respetado ese criterio porque creemos que lo importante es que esta Comisión trabaje y lo haga bien. Por eso, en este tema concreto de la construcción naval —y termino ya, señor Presidente—, creo que es imposible más celeridad. El Ministro ha acudido a esta Comisión a explicar los frutos del acuerdo con la Comisión Europea tratándose de un acuerdo al que se ha llegado hace dos semanas. Es difícil imaginar mayor celeridad, es difícil ver mayor intensidad en la comparecencia de un Ministro en la Comisión correspondiente. Creemos que esto tenía que decirse porque el mérito, el buen hacer, también corresponde, además de al propio Ministro y su equipo —que han respetado y atendido en todo momento las demandas de esta Comisión—, al propio Presidente de la Comisión y a todos los portavoces de los demás grupos, sin excepción. Quería hacer mención de esa circunstancia, porque creemos que trasladar una impresión contraria habría sido injusto para todos.

El señor **PRESIDENTE**: Si el señor Ministro lo desea, puede consumir un turno de cierre de la sesión de esta mañana, en la que todos los portavoces han podido hacer uso de la palabra ampliamente, ya que esta Presidencia no les ha coartado en ningún momento ni por contenidos ni por procedimientos ni por razones de tiempo, que es lo que ustedes me habían pedido: poder celebrar una sesión tranquila y sosegada con el Ministro, cosa que hemos podido hacer.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA** (Piqué i Camps): Muchas gracias, señor Presidente, y gracias también a todos los portavoces porque, efectivamente, ha sido un debate sosegado y útil. Sólo voy a hacer algún comentario breve —aunque en algunos casos casi deberíamos iniciar un nuevo debate— sobre algunas de las cosas que se han dicho, para que quede constancia expresa de mi opinión.

Señor Rodríguez, respecto a esa contradicción entre la libre competencia y el reglamentismo, no hay que olvidar una cosa: que el reglamentismo o la intervención de la Unión Europea en sectores como el de la construcción naval u otros, fijando unos límites de capacidad, no va ligada a las situaciones del mercado, a autolimitaciones que están en función de los poderes políticos de cada país —por lo menos no en concepto, aunque yo tampoco tengo una con-

cepción mirífica de la Unión Europea, de hecho creo que no la tiene nadie—, sino que está ligada al mantenimiento de ayudas especiales a determinados astilleros, lo que perjudica a aquellos otros que están utilizando ayudas normales. Eso es lo que lleva al reglamentismo. No se limitan capacidades, no se interviene sin más, sino que se hace sólo en aquellos casos en los que se están recibiendo ayudas que sí están distorsionando la competencia de aquellos otros centros que están actuando dentro de las normas de la libre competencia y que no reciben apoyos públicos. Creo que ése es el marco real del debate y no la discusión entre libre competencia y reglamentismo.

Comparto el análisis que hace el señor Sánchez i Llibre sobre el cambio en la situación de competitividad de las empresas españolas, y quiero agradecerle su referencia a la reforma de los sectores energéticos. Y quiero aprovechar también un comentario que ha hecho sobre la reforma del mercado de trabajo y la necesidad de dar un apoyo a los nuevos contratos indefinidos. De hecho, el Gobierno ha manifestado ya con toda claridad su voluntad de, atendiendo a la posición de los interlocutores sociales, concentrar sus apoyos en la nueva contratación indefinida y no en la contratación temporal, como había ido sucediendo hasta ahora.

Deseo decirle al señor Navas que tenga la garantía de que estamos haciendo ya, y vamos a seguir haciendo, un seguimiento muy riguroso del PEC porque todos nos jugamos mucho y además porque forma parte absoluta de nuestra responsabilidad.

Señor Hernández Moltó, respecto a lo del *quejío*, lo acepto. Sin embargo, lo de 1959, debo decirle que es un hito intelectual y no puede ligarse a lo que dice usted. Está aceptado por los historiadores de economía de todas las tendencias como el momento en que cambia el modelo del crecimiento económico —que era un modelo autárquico, protegido, cerrado, etcétera—, la economía española se abre al exterior y se toman decisiones tan trascendentes como la convertibilidad de la moneda.

Lo puedo decir sin ningún complejo, entre otras cosas, porque todos los historiadores de la economía saben y nos han explicado que ese tipo de decisiones se toman forzados por las circunstancias económicas y en contra de las convicciones más íntimas del que entonces era jefe del Estado, de la misma manera que los planteamientos de adhesión a la Comunidad Económica Europea sólo son posibles ya después del restablecimiento de las libertades democráticas.

Estaba recordando ahora —y con esto acabo, Presidente— una anécdota de alguien que tuvo un papel muy importante en la puesta en marcha del plan de estabilización y de quien es conocida su filiación socialista, don Fabián Estapé. Fabián Estapé tuvo una participación muy relevante en la puesta en marcha del plan de estabilización y fue catedrático de política económica de la Universidad de Barcelona. Como la carta que había remitido en su momento el Gobierno español para pedir la adhesión a la Unión Europea en los años sesenta como no mereció respuesta, ni tan siquiera acuse de recibo, se decía en broma que el problema era que la carta tenía defecto de franqueo, y el profesor don Fabián Estapé, desde su retranca y con ironía, decía que el problema no era un defecto de franqueo, sino más bien su exceso. **(Ris-sas.)**

En cualquier caso, quiero decirle que no debemos restarle trascendencia histórica al plan de estabilización de 1959, porque fue una apuesta estratégica como país, al margen, incluso, de la voluntad de los rectores políticos y tuvo unos resultados que sin duda hay que calificar como positivos para España.

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

Señorías, se levanta la sesión.

**Eran las dos y veinticinco minutos de la tarde.**