



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2004

VIII Legislatura

Núm. 66

ECONOMÍA Y HACIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO GUTIÉRREZ VEGARA

Sesión núm. 5 (extraordinaria)

celebrada el martes, 27 de julio de 2004

Página

ORDEN DEL DÍA:

Celebración de la comparecencia del señor presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) (Martínez Robles) ante la Comisión de Economía y Hacienda, para informar sobre las actuaciones del grupo de trabajo creado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos encargado de analizar la situación de Izar. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/000099.)

2

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comenzamos esta reunión extraordinaria de la Comisión de Economía para celebrar la comparecencia del presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, a petición del Gobierno, a fin de informar sobre las actuaciones del grupo de trabajo creado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos encargado de analizar la situación de Izar.

A este efecto, damos la palabra a nuestro compareciente, don Enrique Martínez Robles.

El señor **SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES (SEPI)** (Martínez Robles): Señor presidente, señorías, con fecha 12 de mayo de 2004 la Comisión Europea adoptó una decisión en relación con el expediente abierto C40/2000 sobre las ayudas proporcionadas a los astilleros públicos españoles en la que concluía que las mismas no cumplen las normas comunitarias sobre ayudas estatales a la construcción naval. En el procedimiento formal de examen, iniciado el 12 de julio de 2000, ampliado el 28 de noviembre de 2001 y vuelto a ampliar el 27 de mayo de 2003, la Comisión estableció que SEPI había concedido en 1999 y 2000 determinadas ayudas a los astilleros públicos civiles, en la actualidad propiedad de Izar, mediante aportación de capital, préstamo y adquisiciones que detallaré oportunamente en mi intervención. La decisión de la Comisión obliga a la devolución de 308 millones de euros más los intereses, que a fecha de 30 de junio del año en curso ascendían a 68 millones de euros, lo que arroja un importe de 376 millones de euros a la fecha mencionada. El importe de la decisión sitúa a Izar en causa de disolución al reducir sus fondos propios a niveles negativos. En efecto, dada la situación de los fondos propios de Izar, la reclamación formal de la recuperación conduciría a la contabilización de dicho importe, quedando la compañía en situación de fondos propios negativos e incurriendo en causa legal de disolución a tenor de lo previsto en la Ley de Sociedades Anónimas por haber quedado su patrimonio neto por debajo del 50 por ciento de la cifra de capital social. En esta situación, sus administradores están obligados en el plazo de dos meses a requerir de los accionistas que restablezcan el equilibrio patrimonial de la empresa o acuerden su disolución. La entrada de Izar en disolución-liquidación afectaría gravemente a su viabilidad, al tiempo que ocasionaría hondos perjuicios a sus cerca de 11.000 trabajadores, a los proveedores y clientes, así como a la población de las localidades donde se ubican los centros de producción, que afectan a 11 ciudades y a siete comunidades autónomas.

¿Cuáles han sido, señorías, las causas que han arrastrado a la empresa más importante de la construcción naval española a una situación tan dramática, que trasciende ampliamente su dimensión puramente económica, para provocar una auténtica conmoción social y

política? Para responder a esta pregunta, permítanme que les resuma brevemente los acontecimientos y circunstancias que han afectado a los astilleros civiles públicos. Aunque Izar fue creada en el año 2000, el análisis de su gestación exige retroceder hasta la aprobación en 1995 del denominado Plan Estratégico de Competitividad, plan de reestructuración de los astilleros civiles públicos para el trienio 1995-1998, reorientado a la consecución de su rentabilidad en 1998 de manera que su funcionamiento no dependiera de ayudas de Estado. Este objetivo se sustentaba en una mejora de la productividad del 35 por ciento, una reducción del 8 por ciento en los costes de aprovisionamiento y otra del 40 por ciento en los plazos de construcción e incorporaba un plan de prejubilaciones de excedentes, un convenio único con flexibilidad horaria y movilidad funcional, inversiones de equipamiento y otras medidas. El Plan Estratégico de Competitividad fue pactado con los sindicatos tras una dura negociación, fue suscrito el 19 de octubre de 1995 entre la extinta Agencia Industrial del Estado, su división de Construcción Naval y los sindicatos UGT, CCOO, CAT y ELA y fue notificado a la Comisión el 6 de noviembre del mismo año. Después de un largo proceso de negociaciones, la Comisión, basándose en la séptima directiva, adoptó una decisión, que fue comunicada al Gobierno español el 6 de agosto de 1997, por la que se aprobaban ayudas al nuevo Plan Estratégico de Competitividad con carácter de últimas, por un importe aproximado de 1.900 millones de euros, incluyendo en este importe 389 millones de euros por las ayudas concedidas hasta 1995.

Las ayudas estaban destinadas a reposición de pérdidas, capitalización y créditos fiscales —estos últimos por importe de 110 millones de euros—, todo ello bajo las restricciones y compromisos siguientes, que cito literalmente: El Gobierno español se ha comprometido a que si algunos de los astilleros, cada uno de los cuales se establece como sociedad independiente en cuanto a beneficios y en relación con la totalidad de sus costes, no lograra para el 31 de diciembre de 1998 alcanzar la viabilidad, es decir, un equilibrio de beneficio y pérdidas, no se concederá a dichos astilleros ni a sus sucesores legales ayuda alguna, con excepción de ayudas de cierre y ayudas vinculadas a futuros contratos, con arreglo a lo dispuesto en las normas comunitarias en la materia en ese momento. Finalmente, hay que destacar el carácter único y excepcional de estas medidas. Al adoptar esta decisión, la Comisión ha tomado en consideración el compromiso del Gobierno español a este respecto. Por tanto, los astilleros públicos, cada uno de los cuales se establece como sociedad independiente en cuanto a los beneficios y en relación con la totalidad de sus costes, no recibirán nuevas ayudas de reestructuración, salvamento, compensación de pérdidas o privatización por encima de las cantidades aprobadas. Fin de la cita. Resumiendo lo citado, los requisitos asumidos por el Gobierno español ante la Comisión fueron: cada astillero público funcionaría como un centro independiente en cuanto a beneficios y a la incorporación de la totalidad de sus costes. Se fijaba la fecha de 31 de

diciembre de 1998 para que cada astillero alcanzara la viabilidad, es decir, el equilibrio de ingresos y gastos. Consecuentemente, a partir del 31 de diciembre de 1998 no se concederían nuevas ayudas de reestructuración, salvamento o compensación de pérdidas por encima de las aprobadas, con la única excepción de ayudas de cierre de astillero o vinculadas a futuros contratos.

El Plan Estratégico de Competitividad se ejecutó en su totalidad en el plazo previsto a pesar de los retrasos provocados por las negociaciones con los sindicatos y la Comisión. Se alcanzaron todos los objetivos parciales: reducción de la capacidad en 30.000 toneladas de registro bruto compensado, reducción de la plantilla en 4.000 personas y mejoras tecnológicas, siendo así expresamente reconocido por la Comisión, según recogieron cuatro informes elevados al Consejo de la Unión Europea, del último de los cuales (octubre de 1999) reproduzco literalmente el siguiente párrafo: También puede afirmarse que el plan de reestructuración se ha llevado realmente a cabo y que se han cumplido casi todos los objetivos previstos. No obstante, es evidente que los astilleros no han vuelto a una situación viable a pesar de los esfuerzos realizados. Efectivamente, y no obstante los esfuerzos realizados, los astilleros civiles no recuperaron la viabilidad. Los resultados se mantuvieron en números rojos: 151, 114 y 120 millones de euros de pérdidas en los años 1997, 1998 y 1999, respectivamente, prueba evidente de la extrema dificultad para sanear y consolidar la construcción naval civil pública en las nuevas condiciones del mercado mundial. En síntesis, no fue posible alcanzar el equilibrio entre ingresos y costes porque, a pesar del éxito de la reducción de estos últimos, los precios de los buques en el mercado mundial evolucionaron de forma decreciente, en gran medida por las prácticas agresivas de los astilleros coreanos.

Ante la difícil situación de los astilleros civiles, evidenciada en la continuidad de las pérdidas, una vez concluido el Plan Estratégico de Competitividad, el anterior Gobierno del Partido Popular renunció a nuevas actuaciones para continuar la reestructuración del sector, bien para evitar el desgaste político inherente a su potencial conflictividad, bien por su falta de seguridad en una negociación con los sindicatos encaminada a pactos como los que presidieron anteriores reconversiones y obstruyó la labor de la Comisión Europea, no aportando la documentación por ésta solicitada, hasta el extremo de que los funcionarios de la Comisión tuvieron que acudir personalmente al Registro Mercantil español para obtener la información.

Finalizada la aplicación del Plan Estratégico de Competitividad sin alcanzarse la viabilidad requerida y ante una situación patrimonial que situaba a Astilleros Españoles (AESA) en causa de disolución, el Gobierno, a través de la SEPI, adoptó sucesivas iniciativas de apoyos a Astilleros Españoles. Por una parte, el Gobierno del Partido Popular decidió en 1998 reforzar la situación patrimonial de los astilleros civiles mediante la aportación de los llamados créditos fiscales por importe de 110,9 millones de euros, posteriormente

declarados incompatibles por la Comisión. En diciembre de 1999 el Gobierno recurrió a la compra por SEPI de tres filiales de Astilleros Españoles: dos astilleros, Juliana y Cádiz, y la fábrica de motores de Manises, por un precio de transferencia de 15 millones de euros, cuando su valor patrimonial era negativo en 40 millones de euros, por lo que la Comisión apreció que el precio pagado por SEPI incluía un componente de ayuda de 55 millones de euros, con la que benefició a Astilleros Españoles. Simultáneamente, en la misma fecha, SEPI se subrogó en los préstamos que los citados astilleros tenían con Astilleros Españoles por importe de 192 millones de euros. Por último, en el año 2000 se efectuó una aportación de capital a Astilleros Españoles de 252 millones de euros. En octubre de 1999 la Comisión declaró incompatibles los 110 millones de euros correspondientes a los créditos fiscales y el 12 de mayo de 2004 concluyó el procedimiento de investigación abierta con la decisión de declarar incompatibles ayudas por importe de 500 millones de euros correspondientes a la compra de los astilleros, los préstamos y la aportación a AESA.

Dado que los préstamos a Astilleros Españoles por el importe citado de 192 millones de euros fueron devueltos a SEPI con intereses en diciembre de 2000, el importe de las restantes ayudas denunciadas por la Comisión y pendiente de devolución se eleva a 308 millones de euros más sus intereses, que a 30 de junio de 2004, como indiqué al inicio de mi intervención, ascienden a 68 millones de euros, lo que totaliza un importe a devolver en estos momentos de 376 millones de euros. La Comisión no consideró convincentes las aclaraciones que fueron sucesivamente presentadas por el Gobierno del Partido Popular en defensa de que las transacciones y aportaciones que han sido referidas serían equivalentes a las que hubiese realizado el accionista de un grupo privado y que, por tanto, no tendrían el carácter de ayudas de Estado. Consecuentemente, la Comisión ha declarado que la ayuda debe ser reembolsada en su totalidad ahora por Izar como actual propietaria de los astilleros beneficiarios de la misma, siendo esta decisión la que ha desencadenado la situación empresarial y la convulsión política en las que se inserta mi presente comparencia ante esta Comisión de Economía y Hacienda del Congreso.

Volvamos al año 2000 para retomar las actuaciones después del Plan Estratégico de Competitividad. El anterior Gobierno tomó la decisión de integrar los astilleros públicos en Bazán, la empresa de construcción naval militar, comprometiendo una ampliación de capital de casi 1.200 millones de euros, y asumió ante los sindicatos el mantenimiento de plantilla y centros hasta 2005. Estos son los mimbres con los que nace Izar. A su vez, continuaron las iniciativas portadoras de posibles ayudas de capital, esta vez en forma de ampliaciones y primas de emisión recibidas por Bazán-Izar entre 2000 y 2002, que motivaron la apertura por la Comisión de un nuevo expediente, el C38/2003. Respecto a este expediente, la Dirección General de la Competencia de la Comisión ha anticipado que concluirá próximamente

con una decisión de ayudas incompatibles de 560 millones de euros aproximadamente, desglosada en los dos siguientes epígrafes: 366 millones de pérdidas de la rama civil en el período 2000-2003, al considerarse desviación de fondos para el sostenimiento de dicha rama y, por tanto, ayuda incompatible, y 192 millones en concepto de devolución por Izar de préstamos otorgados anteriormente por SEPI a determinados astilleros civiles. La Comisión adoptará la decisión relativa al expediente C38/2003 en otoño. Esta decisión, unida a la del expediente C40/2000, de compra de tres centros a AESA por 308 millones, así como la solicitud de devolución de los créditos fiscales de 110 millones de euros, totalizan un importe global a devolver por Izar, incluidos los intereses de demora, que superará previsiblemente los 1.100 millones de euros.

Prosigamos con Izar. Con su creación se esperaba obtener resultados positivos de 18 millones de euros en 2004, pero sin apelar en absoluto, insistimos, a actuaciones de ajuste en los parámetros estructurales del nuevo complejo. El proyecto industrial descansaba esencialmente en expectativas comerciales: la consecución de algunos contratos militares de exportación así como una mayor demanda nacional en nuevos tipos de buques alimentarían la plena utilización del excedente de capacidad productiva y de su plantilla, sin recorte alguno. Produce asombro, señorías, comprobar cómo el más puro voluntarismo se adueñaba del nuevo plan, constituyendo el combustible principal de la operación Izar, sin costes adicionales empresariales de ajuste y sin coste político.

En 2003, después de tres años de aplicación del plan de fusión, las expectativas comerciales en el mercado militar no se ven confirmadas: unas no se materializan y otras lo hacen con retraso. En cuanto al mercado civil, la contratación mundial desde 2001 se contrae en más de un 20 por ciento y los precios internacionales se reducen otro 20 por ciento por la oferta emergente de los grupos asiáticos, que absorben el 85 por ciento de la demanda mundial, si bien a finales de 2003 los precios inician una cierta recuperación. En los tres últimos años Izar no ha conseguido captar grandes contratos, singularmente en el ámbito de la construcción civil. Complementariamente, la conjunción de las restantes piezas del plan se resiente: se incrementan las presiones de igualación retributiva y laboral, las esperadas sinergias progresan con mucha dificultad y se materializan contingencias extraordinarias. El impacto de este escenario de ingresos y costes sobre los resultados es desalentador. Las pérdidas acumuladas de Izar desde su constitución en 2002 hasta el 2003 ascienden a 477 millones de euros, situándose las previsiones para el año en curso en unas pérdidas de 167 millones de euros.

Si paralelamente se examinan los niveles de ocupación efectiva para el año 2004 de las unidades de negocio que vertebran los diez centros de producción, la situación es muy reveladora: en la actualidad Fene y Gijón no tienen contratos propios y trabajan para programas militares de Ferrol; Puerto Real, Sevilla y San

Fernando están agotando su cartera de pedidos; Sestao permanece vacío; sólo los astilleros militares de Ferrol y Cartagena, así como la fábrica de Cartagena alcanzan en este momento un nivel de ocupación por encima del 90 por ciento.

Además de los expedientes a los que me acabo de referir existe aún otro expediente abierto por la Comisión, un expediente que se denomina C47/2003 y se refiere a las garantías concedidas por SEPI a Repsol para cubrir posibles daños o perjuicios por la contratación de tres buques gaseros. Adicionalmente a todos estos expedientes a los que me acabo de referir, que afectan directamente a Izar, hay que citar que el acuerdo del Consejo de Ministros de 6 de febrero de 2004, de aprobación de nuevas ayudas a los astilleros, podría haber determinado la apertura de otro expediente, que ha sido evitado gracias a las gestiones ya realizadas por el actual Gobierno. El citado acuerdo tampoco fue notificado oficialmente a la Comisión, aunque sí fue muy difundido por notas de prensa, vía por la que se informaron inicialmente los servicios de la Comisión, hasta que recabaron la información oficial en el pasado mes de marzo y que al no ser facilitada por el Gobierno del Partido Popular le fue requerida nuevamente al Gobierno actual, que se la remitió en el pasado mes de junio. Todo lo anterior corrobora que la práctica de realizar determinadas operaciones sin la previa y preceptiva comunicación a las autoridades comunitarias y sin su autorización ha generado una dificultad añadida a la búsqueda de soluciones al problema.

Al recapitular sobre lo actuado desde la finalización del Plan Estratégico de Competitividad, resulta harto evidente que ha sido la pobre calidad de la política aplicada la causante del empantanamiento del problema sectorial de los astilleros. Lo menos que puede afirmarse es que se han perdido cinco años de gestión empresarial merced a haber equivocado la dirección principal de las actuaciones. Debe reconocerse, señorías, que desde la finalización del Plan Estratégico de Competitividad en 1998 el Gobierno del PP no afrontó las condiciones objetivas del problema, no abordó o desechó la imperiosa necesidad de diseñar y acometer un plan riguroso y realista de ajustes definitivos en los astilleros. Siguió la vía más fácil, la de vender política y socialmente una buena imagen y ganarse la aquiescencia inicial de los trabajadores y sindicatos de astilleros, generando el espejismo de una gestión en la que todas las partes ganan desde ya. Permítanme señalar, señorías, que para un Gobierno que acusaba sistemáticamente a los demás actores de olvidar la gestión de los problemas desde el lado de la oferta esta habría sido una buena ocasión para aplicar la teoría, procediendo a diseñar un programa eficaz de ajustes negociados, con un calendario generoso. Pero planteó todo lo contrario: sin necesidad de medida alguna en el ámbito de la oferta iba a ser la demanda la que proporcionaría la solución, y gratis total, como a algunos les gusta decir. Embarcado en esta estrategia, fue más lejos. Sin hacer la preceptiva comunicación y negociación con las autoridades comunitarias, fue adoptando sucesivas medidas

de sostenimiento patrimonial, algunas ya declaradas incompatibles con las normas comunitarias —créditos fiscales y expediente C40/2000, sobre aportaciones a AESA—, que han agravado la situación colocando a los astilleros públicos de nuevo en causa de disolución, como en 1999, y que han motivado mi presente comparecencia.

Las decisiones de la Comisión Europea, la ya comunicada y la anticipada, añaden ciertamente un gravísimo problema financiero a la ya difícil viabilidad de Izar, en tanto que empresa continuadora de una larga historia de pérdidas bajo otras siglas. Pero la amenaza de la quiebra técnica, no se engañen SS.SS., no es imputable a las ayudas declaradas incompatibles por la Comisión, que se ha limitado a hacer cumplir las reglas de juego y los compromisos asumidos en su día. Esta amenaza tiene su origen en la falta de competitividad de los astilleros civiles en el mercado internacional, problema estructural que el proyecto Izar no ha resuelto. Izar fue creada para cerrar un problema crónico e inmediatamente pasó a formar parte de él. En definitiva, señorías, se apostó por una política de huida hacia adelante, alimentando falsas expectativas, cuyo fracaso no se ha hecho esperar a la vista de los resultados. En términos técnicos y de gestión no cabe calificar la estrategia seguida sino de aventurerismo financiero. Y es por todos esos antecedentes, señorías, que no sin perplejidad pueden leerse o escucharse las afirmaciones que durante las últimas semanas aparecen en determinados medios, en boca de algunos responsables del Gobierno anterior, según las cuales la decisión de la Comisión Europea del 12 de mayo ha puesto en riesgo el futuro de los astilleros públicos españoles y que el actual Gobierno —y cito literalmente— se pliega a los intereses de la Unión Europea. Estas apreciaciones equivalen a imputar a la Comisión la responsabilidad culpable de generar las graves dificultades para la continuidad de Izar y al actual Gobierno la de no afrontarlas. Valgan como muestra las declaraciones del ex ministro señor Montoro, que también cito literalmente: El PP se vio obligado a defender a Izar. Las ayudas fueron legales. El Gobierno no tiene que ponerse al lado de la Comisión.

A la vista de los hechos y de los datos expuestos, resulta incontestable que, en todo caso, la responsabilidad por la presente situación de Izar recae sobre el anterior Gobierno del Partido Popular sin atenuante alguno. La estrategia de fusión fue disparatada, perjudicando a los astilleros militares, sin beneficiar en nada a los civiles (**Rumores.**) Se ha mantenido un empleo ficticio, sin poder captar grandes contratos; se han desatendido las advertencias de la Comisión y obstaculizado sus controles. En suma, han llevado a la quiebra a los astilleros públicos. (**Un señor diputado: Muy bien.**)

El nuevo Gobierno, que ha debido recoger esta herencia tan adversa, va a comprometer todos sus esfuerzos en afrontar el problema en sus vertientes productiva, financiera, laboral y regional, orientando las inevitables transformaciones de Izar hacia un horizonte de viabilidad solvente, con absoluta transparencia, dia-

logando con los sindicatos y las comunidades autónomas y ofreciendo a la Comisión su mejor disposición de colaboración. Para hacer frente a la situación, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos creó el 13 de mayo de 2004, día siguiente al del conocimiento de la decisión de la Comisión, un grupo de trabajo interministerial para la evaluación de los efectos derivados de la decisión de la Comisión Europea sobre Izar, encomendándole evaluar las repercusiones sobre la empresa y los ámbitos geográficos en los que desarrolla su actividad, así como proponer una estrategia de actuación con las iniciativas adecuadas. El grupo de trabajo evaluó la situación de la compañía, examinó los expedientes comunitarios sobre Izar y elaboró unas directrices para abordar los efectos de la decisión de la Comisión Europea, entre los que se encuentran los siguientes: Solucionar la situación patrimonial de insolvencia de Izar a corto plazo, intensificando a tal efecto los contactos con la Comisión Europea para lograr un acuerdo operativo, habida cuenta de que no se podrán realizar nuevas aportaciones mientras no se devuelvan las ayudas declaradas incompatibles y se presente un nuevo plan industrial que respalde la viabilidad de Izar. Elaborar un plan industrial siguiendo las directrices marcadas por el grupo de trabajo, de acuerdo con la Comisión Europea, con el objetivo de alcanzar la rentabilidad que garantice su viabilidad. Adecuar la dimensión de Izar, consolidando el predominio de la actividad militar y acometiendo un proceso de concentración industrial, acompañado de una reducción de plantilla, que potencie los centros más modernos y las instalaciones más productivas, reduciendo significativamente la excesiva dispersión de recursos productivos sobre la base de los siguientes criterios: preservar el máximo de las capacidades tecnológicas de la empresa, tanto de diseño como de integración de sistemas y de gestión de proyectos complejos; aprovechar los activos disponibles que permitan obtener las productividades más altas, con la mayor flexibilidad de utilización y las menores limitaciones de uso por su situación geográfica o por las características de los buques en el que pueden ser utilizados; obtener masas críticas en las actividades de diseño, aprovisionamiento y producción, áreas en las que deberán introducirse mejoras en los procesos y procedimientos productivos que los hagan homologables a los de los competidores del entorno más próximo, y atender las necesidades de la Armada tanto en construcción de buques militares como desde el punto de vista del apoyo logístico. Desarrollar un nuevo marco de relaciones laborales que posibilite la flexibilidad necesaria del tiempo de trabajo, la reducción de tiempos improductivos y optimice la utilización de la capacidad, minimizando el coste unitario del factor mano de obra. Reforzar el apoyo a la actividad de construcción naval con medidas compatibles con la normativa comunitaria, para potenciar especialmente las capacidades tecnológicas de la empresa y mejorar su eficiencia industrial, básicamente por la vía del apoyo a la investigación, desarrollo e innovación. Adoptar todas las medidas complementarias posibles,

entre las que cabe mencionar: aplicación de los mecanismos de jubilación anticipada y bajas incentivadas; utilización del suelo excedente para la regeneración de actividad económica; incentivos a la creación de nuevas empresas en las zonas afectadas para generar empleo alternativo que permita la recolocación de excedentes; apoyo a los potenciales inversores por parte de organismo públicos especializados para la realización de estudios de viabilidad de los proyectos, información sobre incentivos económicos regionales, programas de reindustrialización, fomento del empleo, etcétera; utilización de los instrumentos financieros disponibles por las administraciones y empresas de fomento empresarial (créditos participativos, actividades de capital-riesgo, fondos estructurales, etcétera), y planes de formación para el personal excedente que necesite adaptar sus capacidades a las nuevas actividades. Considerar los efectos de las medidas sobre la industria auxiliar, de forma que se haga posible el mantenimiento de un adecuado nivel de actividad de la misma. Buscar el máximo consenso posible con los representantes sindicales y recabar el apoyo de las comunidades autónomas y las corporaciones locales afectadas. Comunicar el plan a las autoridades comunitarias, de las que se recabarán las oportunas autorizaciones que permitan su efectiva aplicación. Por último, garantizar el cumplimiento por parte de la compañía de todos sus compromisos, tanto con clientes como con proveedores y entidades financieras.

El documento elaborado por el grupo de trabajo fue presentado el 24 de junio a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, que aprobó su contenido y encargó al mismo grupo la realización de un plan industrial para Izar, en línea con las directrices que he expuesto anteriormente. Asimismo, y dentro del plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación —12 de mayo de 2004— de la Comisión Europea, el Gobierno ha informado a la Comisión el pasado 17 de julio de las medidas previstas para dar cumplimiento a la decisión de la Comisión, dándole traslado de las directrices elaboradas por el grupo de trabajo y anunciándole el propósito de un plan industrial para adaptar la capacidad y estructura empresarial de Izar a la situación actual del mercado de construcción naval, a las necesidades de la defensa nacional y al impacto de la devolución de las citadas ayudas. En esa comunicación el Gobierno se compromete a trabajar conjuntamente con la Comisión en la implantación del nuevo plan.

En las reuniones mantenidas por el vicepresidente segundo del Gobierno actual y ministro de Economía y Hacienda y por mí con las autoridades de la Comisión hemos transmitido las graves dificultades políticas, sociales y de marco legal existentes para una inmediata solución del problema combinado de la reestructuración y de la devolución de las ayudas declaradas ilegales por la Comisión, destacando que tal devolución haría incurrir a Izar en causa legal de disolución al provocar un patrimonio neto negativo la provisión del importe reclamado. Por otra parte, es inevitable que si España no adoptara ninguna medida satisfactoria la

Comisión se vería obligada a denunciar el caso ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas por incumplimiento de decisiones. En cualquier caso, resulta claro que en la búsqueda de las posibles soluciones y en concordancia con lo previsto en la decisión comunicada al Gobierno español en 1977 que aprobó el Plan Estratégico de Competitividad, a la que hice referencia anteriormente, deben ser tenidas en cuenta las siguientes cuatro restricciones. Primera, no se admitirán nuevas inyecciones de capital procedente de SEPI o de otro organismo público para la devolución de las ayudas. Esta restricción es congruente con la decisión adoptada en su día por la Comisión de suspender todas las ayudas distintas de las destinadas al cierre de los centros. Segunda, tampoco se admitirán aportaciones de capital de origen público para reestructurar astilleros civiles, por las mismas causas que en el supuesto precedente. Tercero, no se admitirá la venta de activos de Izar a favor de SEPI o de otra compañía pública, salvo que se realizara a precios de mercado y con el cumplimiento de los principios de transparencia, publicidad y concurrencia. Y cuarto, no se admitirá la creación de una nueva compañía estatal en el ámbito civil, salvo que en ella se contemple la presencia de capital privado.

A partir de estas limitaciones, el plan para afrontar conjuntamente la viabilidad de la construcción naval y los expedientes de ayudas deberán orientarse básicamente como sigue. Dado que en la situación de Izar resulta imposible practicar la devolución efectiva de las ayudas recibidas y que el principio básico del nuevo plan debe ser la consecución de la adecuada rentabilidad empresarial y el mantenimiento del mayor número posible de empleos, se dará preponderancia a la actividad militar de la empresa sin renunciar, en ningún caso, al permanente esfuerzo de adaptación competitiva que le exige el mantenimiento de su presencia en el mercado civil como actividad complementaria. A tal efecto se realizará una separación de las actividades militares y civiles, al objeto de preservar las primeras y posibilitar cualquier tipo de actuación que pudiera resultar necesaria, bajo el artículo 296 del Tratado de la Unión Europea. Para el resto de las actividades de la empresa y dada la necesidad de la participación de agentes privados exigida por la Unión Europea para poder garantizar que las eventuales transacciones se realizan en términos de mercado y otorgar la preceptiva autorización, se evaluarán todas las posibilidades de colaboración con el sector privado que permitan mantener la capacidad productiva de algunas actividades en términos de rentabilidad económica, sin descartar la posible segregación posterior de las mismas para facilitar alguna eventual toma de participación. En estas fechas se han recibido ya algunas muestras de interés por parte de cualificados operadores privados de construcción naval, contactos que esperamos se amplíen en los próximos meses. Pero para todo ello resulta necesario adecuar la dimensión de la empresa a las necesidades de la demanda que deben ser atendidas, bien por motivos estratégicos de la defensa nacional o de la seguridad del tráfico marítimo,

bien por mantenimiento de capacidades existentes que permitan aprovechar oportunidades de mercado en términos de rentabilidad y de forma estable. Ello supondrá una notable reducción de la capacidad actual de la empresa, especialmente de aquella dedicada a competir en los mercados con mayores dificultades para alcanzar costes competitivos.

Para poder optimizar su eficiencia debería producirse simultáneamente un proceso de concentración de instalaciones en aquellas que proporcionen una mayor flexibilidad de utilización, esto es, las que menos limitaciones de uso tengan por su situación geográfica o por las características del tipo de buque en el que puedan ser utilizadas y que permitan conseguir más alta productividad. No obstante, todo ello deberá realizarse, en primer lugar, preservando el máximo de las capacidades tecnológicas de la empresa, tanto de diseño como de integración de sistemas y de gestión de proyectos complejos. En segundo lugar, tratando de conseguir masas críticas en las funciones clave de diseño, aprovisionamiento y producción en las siguientes áreas. En el área de diseño deberán implantarse, homogeneizarse y generalizarse el uso de los sistemas de apoyo informático; estandarizar los métodos y procedimientos, lo que permitirá compartir recursos con independencia de la situación geográfica; enfatizar la orientación del diseño al coste y, por último, establecer la coordinación necesaria con el departamento de compras y aprovisionamientos para definir correctamente las especificaciones de los equipos a adquirir y los trabajos a subcontratar. En el área de aprovisionamiento deberá conseguirse la adecuada especialización de compradores en elementos clave, lo que unido a la estandarización de productos y al establecimiento de acuerdos marco de suministro con los proveedores más importantes deberá permitir la optimización del efecto escala; deberán simplificarse los procedimientos de compra para minimizar las tareas administrativas, optimizar la gestión de almacenes y establecer la adecuada coordinación con los departamentos de ingeniería y producción. Finalmente, en el área de producción se procurará la utilización más intensiva de los medios más eficientes de los que se dispone y se analizarán las necesidades de inversión para modernizar y actualizar las instalaciones y obtener de ellas la máxima productividad, intentando concentrar los recursos propios en los trabajos de mayor valor añadido. En tercer lugar, definiendo un nuevo marco de relaciones laborales que posibilite la flexibilidad necesaria del tiempo de trabajo, la reducción de tiempos improductivos y optimice la utilización de la capacidad, minimizando el coste unitario del factor mano de obra.

El plan deberá realizarse teniendo especialmente en cuenta los efectos que su aplicación tenga sobre la industria auxiliar, de forma que se haga posible el mantenimiento de un adecuado nivel de actividad de la misma, dada la necesidad de asegurar la disponibilidad para Izar de una industria complementaria competitiva.

Doy aquí por finalizada mi intervención agradeciendo a SS.SS. la atención que me han prestado.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted.

Vamos a continuar con el turno de intervenciones, en el que seguiremos el orden de mayor a menor, aunque corresponderá cerrarlo al Grupo Parlamentario Socialista. Como saben, inicialmente trataremos de que los turnos sean de diez minutos, con la flexibilidad habitual.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Señor presidente de la SEPI, muchas gracias por su presencia esta mañana en esta Comisión. El Grupo Parlamentario Popular le da la bienvenida a la Comisión, aunque sea la Comisión de Economía, y no utilizará expresiones como las que se emplearon en ocasiones precedentes. Por ejemplo, el 27 de marzo del año 2003 el portavoz socialista decía que presentábamos la proposición no de ley en la Comisión de Industria y no en la Comisión de Economía por ser el ministerio del ramo —es decir, el entonces Ministerio de Ciencia y Tecnología, hoy de Industria— el responsable del futuro del sector naval, que aprueba sus reestructuraciones y también el que negocia en Bruselas. Nosotros no hacemos de esto ninguna cuestión de gabinete y le damos la bienvenida a esta Comisión de Economía. Tenemos que decir también, señor presidente de la SEPI, que nosotros lamentamos que para un tema tan importante como éste no comparezca el señor vicepresidente del Gobierno y ministro de Economía, o no comparezca el propio señor ministro de Industria, que es a quien compete directamente esta cuestión y quien probablemente lleve rehuendo este tema desde que prácticamente accedió al Gobierno. Lamentamos que el ministro de Industria no haya dado respuesta ni en una sola ocasión en la Comisión de Industria, a diferencia de lo que ocurría con anteriores ministros socialistas, acerca de un tema tan importante que tiene un futuro tan negro como es el de la construcción naval en España.

Usted, señor presidente de la SEPI, ha hecho un repaso que ha durado aproximadamente 30 minutos de todas las maldades realizadas por el Gobierno del Partido Popular y se ha limitado a presentarnos en 10 minutos el certificado de defunción que tienen preparado para la construcción naval en España. No pensaba hablar de lo que había sido la historia de la construcción naval, ni mucho menos, en los últimos años de democracia, pero ha dedicado usted algún tipo de acusaciones a determinados ministros del Gobierno del Partido Popular y ha ubicado donde le ha interesado precisamente esta comparecencia a partir del Plan Estratégico del año 1995, presentado por el ministro Eguiagaray, y con lo que ha venido sucediendo a partir de ese año hasta el año 2004. Señor presidente de la SEPI, desde el año 1996, en que llega al Gobierno el Partido Popular, al año 2004, en que ganan ustedes limpiamente las elecciones, lo que ha sucedido es que el Gobierno popular entrega en el año 2004 unos astilleros que estaban en bancarrota sin que haya habido reducción de capacidades, reducción de plantillas y

después de haber mantenido una lucha sin cuartel con la Unión Europea y con los países que tienen una competencia desleal, dentro o fuera de nuestro continente, manteniendo el sector naval hasta este momento. Lo que me hubiera gustado oír aquí esta mañana, lo que le hubiera gustado oír al Partido Popular esta mañana, y probablemente a todos los trabajadores, es su plan de futuro, qué es lo que piensan hacer para que dentro de ocho años el Gobierno que vuelva se encuentre por lo menos tan mal como ahora (**Rumores.**) —ocho o cuatro años, digo ocho años porque es el periodo anterior—, se encuentre tan mal los astilleros como ustedes se los han encontrado. Podemos remontarnos a donde quieran, pero todo esto tiene su punto de origen en el decreto de reconversión naval del año 1984. Desde 1984 hasta 1996, por no cansar a SS. SS. que probablemente conozcan ya lo que ha pasado, se produce el Real Decreto de reconstrucción naval que ha sido el más lamentable de los que ha habido en la historia de los astilleros públicos españoles, con la reducción de más del 60 por ciento de las plantillas y con la reducción de casi un 70 por ciento de sus capacidades. Esa es la realidad de cómo se encuentra el Gobierno del Partido Popular en el año 1996 a los astilleros públicos españoles. La realidad es que nos encontramos AESA, astilleros españoles, con unas pérdidas de 24.500 millones de pesetas y nos encontramos una Empresa Nacional Bazán con pérdidas de 3.500 millones de pesetas. ¿Qué es lo que hace el Gobierno del Partido Popular? Lo primero que hace es dar a la Empresa Nacional Bazán un plan de futuro que consigue colocarla en números negros en menos de cuatro años, que le da una carga de trabajo que hoy en día está garantizada hasta el año 2010 y que no sólo consigue importantes contratos nacionales, como fueron las fragatas F-100, como lo ha sido la construcción de una segunda LPD, como lo ha sido el segundo plan de construcción de cazaminas en Cartagena o el plan que ahora se está llevando a efecto de los submarinos S-80, sino que además se contrata en última negociación con Blohm & Voss, los astilleros alemanes, unas fragatas noruegas a quienes se le ganan en el concurso. Ahí se sitúa la realidad de la Empresa Nacional Bazán. Y los astilleros civiles, que no tenían ninguna carga de trabajo, que estaban en quiebra técnica, comienzan a respirar precisamente por las ayudas y por las contrataciones que se realizan por el Gobierno del Partido Popular. Recuerdo las exigencias al Partido Popular de los sindicatos, alertados por el Partido Socialista y otros partidos de izquierdas de que nuestra pretensión era cerrar o privatizar los astilleros, y los tuvimos enfrente desde el primer día. Sin embargo en Astano, que llevaba sin construir absolutamente nada, se colocaron dos plataformas para Drillmar independientemente de cuáles fueran los resultados, lo que sin duda alguna abría la viabilidad de futuro de lo que iba a ser el conjunto de los astilleros públicos en España. Esa es la realidad hasta el año 2000. Usted da las cifras de los años 1996, 1997 y 1998 en que se van reduciendo las pérdidas, aunque son importantes, de los astilleros públicos españoles en su parte civil. Y no llega a decir

las pérdidas de este año, que en comparación con las de 1996 se sitúan en 30 millones de euros. Nada que ver al cambio con aquellos 24.500 millones de pesetas del año 1996.

Estas son las realidades, señor presidente de la SEPI. Se produce la operación de absorción de Bazán, ya en números negros, de los astilleros públicos españoles, AESA, y comienza un nuevo futuro para los astilleros; pero se hace exactamente lo mismo que hizo Francia con la DCN y Chantiers de l'Atlantique, se hace exactamente lo mismo que hace Fincatieri en Italia y se hace exactamente lo mismo que están realizando el resto de los países del mundo de protección a sus astilleros, de protección a la construcción naval. Por eso extraña que cuando usted habla de los expedientes —de los que hablaremos ahora mismo— no se acuerde también de qué es lo que está pasando con esos expedientes abiertos en el seno de la Unión Europea. Ha hablado usted de las ayudas ilegales, no reconocidas, ocultadas por el Gobierno español. Mire usted, señor presidente de la SEPI, el 23 de noviembre del año 1999 decía el portavoz del Partido Socialista al ministro de Industria en el Pleno del Congreso de los Diputados: Con su actitud de no querer comprometerse ante Europa para que se prorroguen las ayudas más allá del año 2000, para que no muera el sector lentamente, nosotros nos preguntamos por qué defienden ustedes con tanto ahínco las ayudas a las eléctricas —no recordemos ahora lo que está pasando con otras empresas como Alstom— por un montante de un billón 300.000 millones de pesetas y no se parten la cara en Europa defendiendo las ayudas para el sector naval. ¿Por qué son ustedes tan pulcros y tan rectos en defender la imposibilidad de esas ayudas? ¿Por qué está prohibido? Tienen que prorrogar esas ayudas al sector público naval español si no quieren ustedes dejar languidecer y morir este sector. A lo mejor en el fondo, lo dije ya el otro día —decía el portavoz socialista— es lo que ustedes pretenden: cerrar los astilleros públicos españoles. Más adelante otro portavoz, en otra comparecencia, decía: Incluso podemos apoyar las enmiendas que plantea el Grupo Parlamentario Popular —el Grupo Parlamentario Popular enmendaba a su propio Gobierno cuando no le gustaban las medidas que estaba adoptando— siempre que se comprometa a la continuidad de esas ayudas públicas más allá del año 2000, porque nos parece que eso es fundamental; lo demás es hablar y hablar, como ustedes han hecho durante estos años pero sin adoptar medidas concretas serias. En el año 2001, el 20 de noviembre, decía otro portavoz diferente del Grupo Socialista: El Partido Socialista también considera que las ayudas que la SEPI ha puesto en marcha en los últimos años para mejorar la situación en que se encontraban los astilleros son correctas pero todavía insuficientes. En una comparecencia del 3 de octubre del año anterior se decía: Poner en marcha mientras dure la resolución de este contencioso un sistema de ayudas temporal defensivo, frente a la competencia desleal y directa de los Estados miembros, de la industria de construcción naval. La industria española sigue padeciendo la competencia desleal de los países de

nuestro entorno. Un sistema de ayudas directas a la construcción naval que supere claramente el actual. Estas son palabras de portavoces del Partido Socialista. El Partido Socialista —según otro portavoz— decía que las medidas le parecían correctas y terminaba diciendo el 20 de noviembre de 2001, «Diario de Sesiones» número 121: Termino diciendo, señorías —lo decía el portavoz socialista— que nos parece muy importante el mantenimiento del grupo Izar como empresa pública. Sería una pena que los 835.000 millones de fondos públicos que ustedes han invertido en los últimos años terminaran en manos privadas —algo he oído aquí esta mañana—, y no quiero pensar que en manos amigas. En el año 2003, el 27 de marzo, no hace ni un año, con las medidas legales que todos conocemos: Lo aprobado recientemente por el Gobierno español del reglamento para la aplicación del régimen de las entidades navieras en función del tonelaje, el famoso *tonnage tass*, tiene como objetivo la articulación de un marco financiero y legal para la industria de la construcción naval que le permita hacer frente a esa situación de competencia desleal de los astilleros del sudeste asiático y, como consecuencia de ello, hacer frente a la caída en la contratación de la construcción de nuevos buques por parte de los astilleros españoles; ese conjunto de mecanismos directos de ayuda a los astilleros españoles que tienen serias dificultades en estos momentos para acometer la contratación de nuevos buques, 27 de marzo del año 2003.

En definitiva, decir que el Gobierno del Partido Popular no ha hecho nada durante estos últimos ocho años, en una situación que todos ustedes conocen, es negar la evidencia. Este Gobierno ha introducido cinco modificaciones en el Real Decreto 442/1994 para adecuar a la normativa comunitaria la subsistencia de nuestro sector a base de medidas que también están utilizando otros países de la Unión Europea, no sólo por la competencia desleal sino para poder competir con quienes se nutren del Fondo Monetario Internacional para llevar a cabo una reducción de instalaciones y hacer una reestructuración de sus astilleros. Lo están utilizando como ayudas directas a la construcción naval y aquí todo el mundo se calla y nadie exige absolutamente nada, y son ya muchos los años en los que se viene produciendo este fenómeno. ¿Dónde está la energía de la Unión Europea para defender los intereses de Europa? Porque España es Europa. En ninguna parte. Y cuando se trata de defender los intereses de Europa en el mundo todavía interesa menos lo que le suceda a España. Esto no es más que la prueba palpable de que ni al Gobierno de España ni al Gobierno de Europa le importa absolutamente nada lo que va a pasar con el sector de construcción naval español en el futuro.

Señor presidente de la SEPI, hablaba usted de las ayudas, y me quiero detener en ello puesto que se ha hecho mucha demagogia en relación con los que ustedes han venido manifestando en materia de ayuda. España no tiene que devolver a la Unión Europea ni una sola peseta de ayudas, a ver si queda claro de una vez. El Gobierno español no tiene que devolverle nada a

la Unión Europea. En todo caso, si la Comisión Europea, de la que por cierto formaba parte el señor Solbes, entiende que lo que hemos utilizado no es regular, será la que obligue a que los astilleros públicos españoles devuelvan al Ministerio de Economía esas ayudas. Es decir, lo que se está pretendiendo es que el propio Gobierno español arruine su sector de construcción cuando ningún país de nuestro entorno —no ya Corea ni China, tampoco los países europeos— lo está haciendo. Y a usted se le ha olvidado decirlo, pero algunas de esas ayudas ya se han devuelto, concretamente los 192 millones de pesetas que se exigieron a Izar en la primera resolución.

Hay que hablar en profundidad de todo lo que usted ha puesto encima de la mesa esta mañana, señor presidente de la SEPI. En relación con la decisión adoptada el día 12 de mayo ha manifestado, para situar el inicio del procedimiento formal de investigación, que dicho procedimiento se puso en marcha de oficio con motivo de varias denuncias —¡oh casualidad!— de nuestros socios europeos. Resulta que Francia, que utiliza el mismo mecanismo entre la DCM y Chantiers de l'Atlantique y que construye fragatas en astilleros civiles y militares, nos denuncia a nosotros. ¿No será que porque los sistemas de combate de las fragatas españolas, de la clase F-100, no son Thompson, sino de Lockheed Martin, nos la tenían guardada y aquí nadie investiga absolutamente nada? ¿Sabe quién es el otro denunciante? Alemania —¡oh casualidad!— cuando España vence en un concurso a su astillero principal, Blohm & Voss, y consigue el contrato de las cinco fragatas noruegas para nuestros astilleros militares y ellos se quedan sin poder realizar esa importante construcción. Nadie valora absolutamente nada de eso y no nos hacemos ninguna pregunta de por qué Francia y Alemania nos persiguen permanentemente por lo que a nuestra construcción naval se refiere. Voy a darle un dato, señor presidente de la SEPI, del que no podemos olvidarnos. Los últimos datos oficiales del año 2004, referidos al 2003, de la importante compañía referente en el mundo de la construcción naval, la Fairlines, da la casualidad de que han analizado la evolución durante este último año. La oferta de la flota mundial en el año 2003 alcanzaba los 826,3 millones de toneladas, es decir, casi 1.000 millones de toneladas de registro bruto compensado en el mundo, y la contratación de nuevos buques se disparó a unas cifras muy elevadas, pasando de 56,8 millones de toneladas en 2002 a 119,9 millones de toneladas en el año 2003, de manera que —permítame la expresión— tarta hay en el mercado internacional. En cuanto a la situación de España, según el último informe realizado por Fairlines, a 1 de enero de 2004 se controlan 308 buques con 3.663.773 gross tons o, lo que es lo mismo, 4.671.000 toneladas de peso muerto, lo que supone un incremento en estos últimos años del 8,3 por ciento del tonelaje a pesar de reducirse el número de buques. La flota que opera con pabellón español experimenta un aumento superior en tonelaje al 10,4 por ciento, totalizando 199 buques. De estas unidades, 190 se inscriben en el registro especial de Canarias,

creado en la época del Partido Popular. De manera que se confirma la tendencia, concluye Fairlines, durante los últimos ocho años en España de crecimiento sostenido de la flota mercante española y en particular de la que opera bajo pabellón español. Y yo me pregunto, señor presidente de la SEPI: ¿Quién construye estos barcos? ¿Quién los va a construir en el futuro? Porque la segunda de las resoluciones, la C 47 de la Comisión Europea, nos viene a decir que se abre el procedimiento de investigación con respecto a tres garantías de entrega concedidas a SEPI para tres gaseros destinados al transporte de gas natural licuado. Yo recuerdo aquí a portavoces del Grupo Socialista y de todos los grupos parlamentarios de la oposición exigir al Gobierno español que esos gaseros no se construyeran fuera de España. Naturalmente que tenían razón los grupos de la oposición. ¿Cómo íbamos a permitir que con ayudas o aportaciones nuestras se construyeran esos barcos fuera de España para luego hacer transportes para nuestro propio país? ¿Qué se cree usted que están haciendo en Rostock los alemanes? ¿Cómo salen esos portacontenedores? ¿Alguien se ha preguntado si ese costo está subvencionado o no? Porque los números no salen, señor presidente de la SEPI, y usted tiene un grupo de asesores lo suficientemente importante como para que, al margen de lo que le decía el otro día la señora Mendizábal en el sentido de que todos somos nuevos en estas lides, realmente nos explique qué es lo que está pasando en Alemania, qué es lo que está pasando en Francia o qué es lo que está pasando en Italia, donde la construcción de una corbeta cuesta lo mismo que la construcción de un portaviones en España. Esa es la realidad, señor presidente.

Después de este certificado de defunción en el que no se dice nada, lo único que ha hecho es una presentación de buenas intenciones y declaraciones que afortunadamente tienen el respaldo de los agentes sociales. Recuerdo al presidente Aznar en la entrega de una fragata F-100 en Galicia, de las construidas por el Gobierno del Partido Popular, y no permitirle la entrada en los astilleros. Sin embargo, recuerdo la suya hace muy pocos días precisamente para una entrega de un barco, también del Partido Popular, y nadie le dijo nada. De manera que en realidad lo que existe es un cierto acercamiento entre lo que pueden ser las posiciones de los agentes sociales y las del Gobierno en este momento. Pero a nosotros, lejos de esas posiciones de acercamiento, nos preocupa de verdad lo que va a pasar en el futuro con el sector de construcción naval, señor presidente de la SEPI. ¿Que nosotros hemos cometido errores? Sin duda. ¿Que ustedes los han cometido? No le quepa la menor duda. Pero que del año 1996 al año 2004 los astilleros están abiertos es una realidad objetiva que no admite ningún tipo de discusión, que no ha habido reducciones de plantillas y de instalaciones es una realidad objetiva. Me hubiera gustado oír aquí esta mañana qué van a hacer ustedes para mantener el sector de construcción naval en España, no la liquidación del sector de construcción naval en España. Usted ha hablado aquí esta mañana de reducción de capacidades.

¿Más todavía de las que hicieron entre el año 1984 y el año 1996? ¿De reducción de plantillas, más todavía? ¿Más españoles con 52 ó 53 años en la calle, con unas prejubilaciones o unas bajas incentivadas que probablemente sean muy beneficiosas pero que lapidan y dinamitan el sector de la construcción naval en España? Nosotros no entendemos que se pueda seguir por ese camino. Que ustedes basen la rentabilidad futura de los astilleros en la reducción de capacidades y en la reducción de plantillas no es más que la liquidación del sector. Eso es lo que en definitiva ha venido usted a presentarnos aquí esta mañana.

Voy a hacerle otra consideración porque lo he oído en varias ocasiones. El Grupo Parlamentario Popular cree sinceramente que lo que ha hecho nuestro Gobierno ha sido defender los intereses de España y que en este momento el Partido Socialista debería de estar haciendo lo mismo. Nosotros creemos con toda sinceridad que no sólo hay que acordarse de lo que es la construcción naval, nuestros astilleros, de que ya no admiten más reducciones, ni de capacidades ni de plantillas, sino que no nos queda más remedio que recordar aquí ahora lo que fue la reconversión naval del año 1984, porque fue la mejor forma de liquidar algunos de los astilleros. No se puede atender exclusivamente a criterios de edad para vaciar de contenido lo que son partes importantísimas de lo que es la construcción de un barco. Así nos hemos encontrado no hace mucho tiempo con escasez de soldadores, con escasez de plomeros y con escasez de cantidad de gremios porque se habían ido todos a su casa por los diferentes procesos de reconversión naval.

Señor presidente de la SEPI, probablemente sea difícil el futuro y sin ninguna duda haya que poner en marcha mecanismos que garanticen la viabilidad de nuestros astilleros. Vuelvo a reiterarle qué es lo que cree el Grupo Parlamentario Popular: primero, que hay que recurrir esas resoluciones y, segundo, que hay que solicitar a la Unión Europea que realice un análisis profundo de qué es lo que está pasando en los astilleros europeos que compiten con nosotros, para ver por qué esa tarta, entre comillas, de la que yo he hablado antes, otros se la llevan y nosotros no. Señor presidente de SEPI, nosotros creemos que hay que crear en el ICO un apartado que conozca realmente a fondo lo que es la industria de la construcción naval y que sirva de apoyo real para los créditos a la construcción naval. Hoy en día la banca privada no llega más que al 60 o al 70 por ciento; a la construcción del barco hay que entregar el 20 por ciento *cash* y queda cerca de otro 20 por ciento que nadie es capaz de garantizar. Por lo tanto es importante que el ICO, que en su día fue abortado o eliminado, recupere una sección de construcción naval que entienda de la concesión de créditos y de ayudas a la construcción naval. Asimismo es muy importante, señor presidente de la SEPI, que exista un fondo de garantías recíprocas, lo mismo que existe en otros países de la Unión Europea, un fondo nutrido con ayudas estatales —con dinero estatal—, con dinero de los armadores, con dinero de los astilleros con el que se

puedan cubrir en un caso concreto esos tramos de hipoteca que no alcanza en este momento la banca oficial.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández de Mesa, vaya terminando.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Voy a terminar, señor presidente y gracias por su benevolencia.

En definitiva, señor presidente de la SEPI, transmítale al señor ministro de Economía y al señor ministro de Industria que realmente el diálogo se hace aquí, que la cara se da aquí, en el Congreso de los Diputados, que traer aquí medidas a toro pasado no es diálogo, sino que es venir a contarnos lo que ya han hecho, como ha sucedido hace unos meses. En todo caso el Grupo Parlamentario Popular, que probablemente lo haya hecho muy mal durante estos últimos ocho años, tiene la convicción y el convencimiento de que se puede seguir luchando por el sector de la construcción naval en España de cara al futuro. Lo único que hace falta es capacidad y voluntad por parte de su Gobierno para mantenerlo, y ahí tendrán nuestro apoyo, igual que lo ha tenido el Partido Socialista para dar ayudas en legislaturas pasadas, igual que han apoyado y presentado medidas concretas de ayuda a la construcción naval en la legislatura pasada. Sin embargo, no estamos dispuestos, señor presidente de la SEPI —transmítaselo al vicepresidente del Gobierno y al señor ministro de Industria—, a que ustedes con lo que han presentado hoy vengan a decirnos que la construcción naval en España es pasado y que a partir de ese momento su única voluntad es la de cerrar nuestros astilleros. Para eso no contarán con el Partido Popular.

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

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: En primer lugar, quisiera agradecer la comparecencia del presidente de la SEPI, señor Martínez Robles, viejo conocido de la casa y amigo de experiencias políticas de hace algunos años.

Escuchando atentamente la explicación que nos ha planteado el presidente de la SEPI uno llega a la conclusión de que el panorama que nos ha dibujado el señor Martínez Robles es desalentador para el sector naval español, porque prácticamente no existen posibilidades de futuro y basándose en sus planteamientos hoy la compañía Izar está en quiebra. Se han de devolver más de 1.100 millones de euros, las cuentas de resultados del año 2004 también van a tener números rojos, alrededor de los 167 millones de euros, y la cartera de los pedidos industriales está a niveles muy bajos. Creo haber escuchado de su explicación que básicamente la problemática de los astilleros españoles no solamente es por dichas devoluciones y porque probablemente dicha empresa ya esté en quiebra técnica motivada por las devoluciones que se han de efectuar,

sino que también existe una falta de competitividad en dicho sector industrial naviero español. Incluso el presidente de la SEPI, si no he entendido mal, ha llegado a decir que quizás el planteamiento del anterior Gobierno del Partido Popular fue una huida hacia delante en cuanto a las expectativas del sector de los astilleros, y creo que lo ha llegado a definir como un aventurismo financiero por parte del Partido Popular en el planteamiento global de la formulación del grupo Izar. Yo no voy a entrar en si tuvo más o menos responsabilidad el Gobierno del Partido Popular en cuanto a la situación actual, porque sinceramente pienso, señor Martínez Robles, que hoy lo que quiere escuchar el sector industrial naviero español es hablar de su futuro, de las expectativas y de las posibilidades de que no haya regulaciones de empleo, de las posibilidades de que no existan cierres de diferentes fábricas ubicadas en las distintas comunidades autónomas, y de su explicación se deduce un panorama muy sombrío, yo pienso que desalentador, y las expectativas de futuro también son muy negativas, porque cuando uno escucha que no tenemos competitividad y que ha existido aventurismo financiero probablemente los sectores afectados puedan llegar a la conclusión de que prácticamente no hay posibilidades de subsistencia para el sector naval español. Por el contrario, pensamos que si en un futuro inmediato va a haber cierre de algunas factorías, el Partido Socialista y ustedes van a ser los grandes responsables de ello, no va a serlo el Partido Popular, sino que van a ser ustedes los que han propiciado, sobre la base de las expectativas actuales, el cierre de dichas factorías o la motivación de expedientes de regulación que se puedan plantear en el futuro. Por tanto, nosotros, desde Convergència i Unió, con la objetividad que nos caracteriza, pensamos que se tendría que plantear por parte de la SEPI un plan industrial y estratégico que no fuera tan precipitado y tan improvisado como el que hoy acabamos de oír, que fuera más solvente y que en cierto modo pudiera llegar a plantearse el porqué la Unión Europea ahora nos dice que estas ayudas son ilegales.

Yo le voy a explicar, señor presidente de la SEPI, algunas cuestiones que ya planteé ante el ministro de Economía y actual vicepresidente segundo del Gobierno cuando hablábamos del Plan de Estabilidad Presupuestaria. Hoy los criterios de la Unión Europea sobre la base de si existen déficit estructurales en diferentes comunidades autónomas es distinto. No se mide a todo el mundo por el mismo rasero. Le voy a poner un ejemplo muy concreto. La Comunidad Autónoma de Madrid está construyendo el metro; el Gobierno, que hasta hace pocos meses también era del Partido Popular, calificó la financiación para la construcción del metro como que afectaba al déficit de la comunidad autónoma; la misma recurrió ante Bruselas, que le dio la razón, en el sentido de que no podía contabilizarse como déficit dicha construcción. La misma situación se da en Cataluña. La Generalitat de Cataluña está construyendo, a través de una empresa pública, el metro de Barcelona, y resulta que dicha construcción se le imputa como un

déficit de la comunidad autónoma. Por tanto es cierto que no existe una homogeneización a la hora de poder catalogar ayudas o financiaciones de las diferentes administraciones autonómicas o de los diferentes Estados en cuanto a que pueda existir el mismo criterio sobre si una subvención es legal o ilegal, puede ser contabilizada como déficit público o no. Por tanto, una primera cuestión que quizás ustedes se tendrían que plantear es recurrir o plantear ante la Unión Europea poder defender que dichas ayudas fueron legales y no fueron ilegales, a fin y efecto de poder mantener con posibilidades solventes financieras que el grupo Izar pudiera seguir con su objetivo fundamental, que es la construcción en los astilleros.

Hay otra cuestión que me llama la atención. Usted ha dicho que en los astilleros españoles existe una gran falta de competitividad para la construcción de los diferentes buques. Le preguntaría a usted cómo lo están haciendo países como Inglaterra, Alemania o Francia, que en las mismas condiciones laborales, incluso un poco superiores a las españolas, tienen posibilidad de hacer competitiva la construcción, por ejemplo, de submarinos. ¿No será que estos países buscan fórmulas de ingeniería financiera para poder demostrar que existe la posibilidad de poder construir con beneficios industriales y así poder dar salida a su capacidad astillera en los diferentes países? Pienso sinceramente, señor presidente, que existen ejemplos significativos en la Unión Europea de algunos países que acabo de mencionar que están construyendo submarinos o buques de guerra y que están dando cuentas de resultados positivos a través de determinados métodos de ingeniería financiera y así posibilitan que en estos países se incorpore mano de obra cualificada o se mantenga el empleo en todas estas industrias que a nuestro entender en España no dejan de afectar a más de once capitales, a más de siete comunidades autónomas y que engloban un sector que proporciona alrededor de 11.500 puestos de trabajo. Por tanto, desde Convergència i Unió planteamos que redefinan un plan industrial que sea solvente, que no sea tan precipitado y tan improvisado como el que yo hoy he escuchado aquí en esta Comisión, porque uno llega a la conclusión de que en dos o tres meses de Gobierno en que ustedes se han iniciado en esta singladura han planteado unas expectativas muy negras, muy sombrías y muy desalentadoras hacia un sector en el que se han invertido, no solamente por parte del Gobierno del Partido Popular sino también anteriormente por gobiernos del Partido Socialista, miles de millones de euros y en el que también hoy tienen grandes expectativas más de 11.500 familias españolas.

Pueden contar con el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió para todo lo que sea poder ayudar, poder impulsar, poder apoyar un nuevo plan estratégico. Lo que también pediríamos sería que el objetivo global que tendría que perseguir dicho plan estratégico o industrial sería el mantenimiento, dentro de unos límites razonables, de la actividad de la construcción naval, ya que es un sector industrial de gran importancia, y que también dicho plan estratégico pudiera contemplar

el mantenimiento del mayor número de puestos de trabajo con el necesario diálogo de los interlocutores sociales, tanto sindicales como empresariales. Asimismo siempre hemos defendido que todas las medidas que se pudieran adoptar pudieran ser consultadas y pudieran involucrar a las autoridades y a las diferentes administraciones autonómicas para que realmente existiera la máxima implicación de todas las autoridades políticas y sociales de las diferentes comunidades.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) tiene la palabra el señor Azpiazu.

El señor **AZPIAZU URIARTE**: Señor Martínez Robles, hoy no nos ha dicho nada que no supiéramos ya, porque si había algo por saber, ayer usted lo comunicó a los medios de comunicación después de la reunión con los sindicatos. Lo que conocemos de SEPI y lo que conocemos de este Gobierno en relación al tema de astilleros es una verdad oficial en torno a Izar, una verdad oficial en torno a la crisis de los astilleros, de la competencia asiática, de las ayudas públicas ilegales concedidas a Izar por el Partido Popular en anteriores gobiernos, la exigencia de la Unión Europea de la devolución de estas ayudas, que pone en una situación de quiebra técnica al sector, y todo esto con una crítica, en la que yo no voy a entrar y evidentemente usted tendrá sus razones, hacia el Partido Popular. Esto lo conocemos, digamos que es la verdad oficial, pero al Grupo Vasco y a mí concretamente lo que me preocupa es qué piensa hacer SEPI, qué piensa hacer el Gobierno del Partido Socialista de aquí en adelante, cuál va a ser el futuro real de los astilleros, qué astilleros van a sobrevivir, en qué condiciones, etcétera, porque entiendo que hay un proceso oscuro que al final va a terminar en una decisión política posiblemente de cierre de algunas de las plantas de los astilleros públicos o de muchas de ellas. En ese sentido, como usted nos ha comentado, ha habido una comisión interministerial que ha evaluado la situación y a nosotros como grupo nos hubiera gustado conocer los trabajos de esa comisión. Yo en nombre del Grupo Parlamentario Vasco le reclamo el informe elaborado por esta comisión para conocer más en detalle en función de qué esta comisión interministerial ha estudiado y analizado la situación y el futuro del sector. Hoy sí nos ha avanzado algunas recomendaciones genéricas, pero yo creo que en los resultados de esa valoración inicial y en ese plan industrial posterior tiene que haber mayores detalles, seguro que de enorme interés. Ahora, no sé si el Gobierno querrá desvelar estos detalles actualmente, dado que puede tener unos costes políticos posiblemente importantes. En ese sentido, hubiera sido deseable una mayor comunicación entre los grupos parlamentarios y entre las comunidades autónomas, que en su día o hace no mucho parece que iba a producirse, pero que de hecho no se ha producido.

Como usted sabe, el Partido Socialista, con el fin de evitar una derrota política en el Congreso, buscó un acuerdo con otros grupos, entre ellos el Grupo Vasco, a

una interpelación y posterior moción del Grupo de Izquierda Unida para llegar al mayor consenso posible a la hora de votar esta moción. Es verdad que se consiguió una unanimidad y en esa moción había un compromiso político muy importante, que era que las comunidades autónomas participaran, entre otras cosas, en la evaluación en esa comisión interministerial, y se decía en su caso, es decir, en la medida en que las comunidades autónomas quisieran voluntariamente incorporarse a la futura elaboración del plan estratégico o del plan industrial. Eso, insisto, después de haberse aprobado por unanimidad, se ha quedado en saco roto **(El señor Rodríguez Sánchez: Por unanimidad no. Yo no lo voté.)** Por unanimidad, excepto el Bloque Nacionalista Galego, que, según me apunta, no lo votó. **(El señor Rodríguez Sánchez: Exactamente.)** Será que el Bloque Nacionalista es más avisado en ese sentido. **(Risas.)** De todas formas hubo una amplia mayoría. Yo pensaba que después de aquello de verdad se iba a buscar no el consenso sino la implicación y el apoyo de los partidos políticos y de las comunidades autónomas, pero no ha sido así, lo cual nos hace sospechar que todo se está cociendo a espaldas al menos de las comunidades autónomas afectadas y que corremos el riesgo de que al final nos encontremos con una solución ya adoptada y no nos quede más remedio que comulgar con ruedas de molino. Esperemos que eso no ocurra así; de todas formas no lo íbamos a hacer en ninguno de los casos.

Hace ya más de un mes el Grupo Vasco solicitó información detallada a la SEPI, exactamente el día 2 de junio, a la que SEPI respondió fuera de plazo, el 15 de junio, pero sobre todo, más que fuera de plazo, lo que nos preocupaba era que lo hizo de una forma bastante insatisfactoria, que en mi opinión, si me permite y no es una crítica a usted personalmente, roza un poco la falta de respeto a esta Cámara. Yo, el 2 de junio, como portavoz de esta Comisión, solicitaba a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales información económica-financiera de la situación del grupo Izar y de cada una de las plantas, de las actividades que integran el grupo, así como los informes, estudios y planes estratégicos de que dispusiera SEPI sobre el presente y el futuro de los astilleros de Europa y los que maneja en relación al futuro de Izar. Con esta petición de información tan genérica lo que quería era la información que ustedes tenían al respecto para tomar las decisiones. Insisto, fuera de plazo, lo que recibo es una respuesta en la que simplemente se me manda el informe de auditoría de Izar, que ya era conocido, y respecto a los datos de las plantas que integran Izar se me dice que es una sociedad anónima única y que, al no estar sus centros de trabajo constituidos como sociedades filiales, estos no tienen cuentas de resultados independientes. Esto lo puedo admitir, pero respecto a la petición sobre informes, estudios y planes estratégicos de que disponga la SEPI sobre el presente y el futuro de los astilleros de Europa, se me dice que la SEPI no dispone de información sobre estas cuestiones. Sorprendente. Entonces me

preocupo aún más porque ¿sobre qué base están analizando la situación tomando las decisiones?

En esta coyuntura, digamos, política, ¿qué tipo de implicación de mi grupo parlamentario, del Grupo Vasco, del Gobierno vasco o de los sindicatos espera SEPI o el Gobierno socialista? Creo que el Gobierno, el señor Solbes o usted mismo deberían haber comparecido con anterioridad en esta Comisión para informar con detalle y para dar ese tipo de informaciones a que me he referido y respecto a las que no han contado con esta Comisión. En el Grupo Vasco nos tememos que SEPI o el Gobierno al final nos ofrezcan una solución cerrada, una decisión política o técnico-política sobre la que no se pueda negociar y no quepa ningún margen de manobra. Ese es el riesgo que nosotros no queremos correr.

Los astilleros, y concretamente el de Sestao, son una cuestión muy sensible en Euskadi. Hace 20 años, un gobierno, también socialista, desmanteló gran parte del sector y no queremos que, hoy, su Gobierno, también socialista, proceda al cierre de La Naval de Sestao o de lo que queda de ella. En este sentido, como muestra de esta preocupación, el propio Parlamento vasco aprobó recientemente una moción presentada por el Partido Nacionalista Vasco, con el apoyo de todos los grupos de la Cámara, incluidos el Partido Popular y el Partido Socialista, en el sentido de instar al Gobierno a mantener la actividad y los empleos, en definitiva, en defensa de La Naval de Sestao. Por tanto no vale que el mismo partido político diga una cosa en Madrid y otra en Euskadi. En ese sentido, yo pediría al Partido Socialista y al Partido Popular un poco de coherencia política. Además, el cierre de La Naval supone una crisis importante en la margen izquierda, una margen que ya ha sido azotada por las reconversiones y el paro y que está levantando cabeza por la inversiones que están realizando fundamentalmente las instituciones vascas, como el BEC, el metro y otras obras de infraestructura. En esta margen se ubican La Naval y la Babcock Wilcox, una empresa hasta hace poco también dependiente de SEPI y en una situación relativamente crítica. Insisto, este tipo de cuestiones afectan de una manera especial a esta margen izquierda.

Como representante del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), quisiera manifestar, tal y como lo hice en la moción al hacer la defensa del astillero, nuestra posición en relación con La Naval de Sestao. Fue un compromiso electoral del Partido Nacionalista Vasco y vamos a intentar cumplir con todo nuestro empeño la defensa de este astillero. Por lo tanto nos oponemos frontalmente, al igual que ha venido expresándolo el propio Gobierno vasco, al cierre de esta empresa. Aproximadamente en 15 años, como le decía antes, el área de Bilbao ha sufrido el cierre traumático de tres centros, con una reducción drástica de la actividad y de la plantilla de más 6.000 trabajadores directos en el sector. Hoy día quedan 1.200, es decir, un 20 por ciento. Además, como le decía, la margen izquierda ha soportado otras consecuencias de manera intensa. Se ha ido desertizando industrialmente y se han agudizado los problemas de desempleo. La Naval, Altos Hornos,

hoy Acería Compacta de Vizcaya, y Babcock Wilcox son ejemplos emblemáticos de lo sufrido por localidades como Barakaldo, Sestao, etcétera. Creemos que la situación geográfica de Sestao es estratégica en el ámbito de la Unión Europea, que la tecnología de la planta, la formación de los trabajadores y la experiencia adquirida en proyectos de alto valor añadido en el sector no pueden echarse por la borda de la noche a la mañana, y menos por la incapacidad de buscarle una solución desde el Gobierno. Creemos que La Naval ha sido capaz de llevar adelante y desarrollar proyectos complejos y singulares desde el punto de vista tecnológico. En ese sentido, ha apostado por las propulsiones limpias, por la distribución de LNG de cabotaje, la distribución de gas a presión, las autopistas del mar, los buques con planta desalinizadora, etcétera. En este sentido, el Partido Nacionalista Vasco espera que tanto el Partido Socialista de Euskadi como el Partido Socialista Obrero Español, el Gobierno y el resto de partidos y grupos de esta Cámara sean sensibles a la realidad que estoy tratando de transmitirles. Esperemos que no sea tarde para alcanzar una solución satisfactoria. Si el Gobierno y la SEPI apuestan por el futuro de los astilleros y La Naval de Sestao, contará con nuestro apoyo, y, en caso contrario, nos tendrá frontalmente en contra. Nosotros sabemos que el Gobierno socialista se ha encontrado con un tema de cierta envergadura y problemático de abordar, pero cada Gobierno debe asumir sus responsabilidades y, desde luego, nosotros vamos a exigir que asuma la del mantenimiento del empleo y de la actividad de los astilleros. Fundamentalmente le he mencionado el asunto de Sestao porque es el tema que más directamente nos afecta.

Hoy, señor Martínez Robles, usted nos ha avanzado algunas de las líneas genéricas del plan industrial, que me gustaría conocer con mayor detalle. Entre las líneas genéricas de reducciones de capacidad, de racionalización del sector y de la posibilidad de privatización de parte de la actividad de los astilleros, nos ha dicho que habría que proceder —supongo que basándose en el plan industrial— a la separación entre la actividad militar y civil de los astilleros, cuestión que a mí me ha dejado un poco desconcertado, pues pensaba que los astilleros públicos tan sólo eran viables en la medida en que fueran capaces de compaginar la actividad civil y militar. Cuando nos ha dicho que una de las posibilidades de colaboración es que se privaticen los astilleros a mí me gustaría que nos dijera dónde puede haber estas posibilidades, aparte de Manises. ¿Es posible? Yo no veo cómo, pero me gustaría que me dijera si es posible la privatización de un astillero como Sestao. Luego nos ha comentado que uno de los criterios, de cara al mantenimiento de actividades en el futuro, es un proceso de concentración, donde haya más flexibilidad. A mí me gustaría que me explicara un poco más esta cuestión. Y, en la medida en que ustedes puedan tener decidido el plan industrial o los papeles que tengan ustedes entre manos que supongan alguna decisión en torno al futuro de Sestao o de otros astilleros, me gustaría que nos lo dijera. Espero que no se esté demorando la información

porque políticamente sea difícil asumir sus consecuencias. Más vale, si el Gobierno tiene alguna decisión al respecto, que asuma ya las consecuencias de esa decisión.

Insisto, yo no sé si será tarde, pero si quiere alguna colaboración con el Grupo Vasco o con las instituciones, lo que tiene que hacer es dar información, explicarlo con suficiente claridad y poner las cartas sobre la mesa.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra a continuación el señor Pérez, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Verde-Izquierda Unida.

El señor **PÉREZ MARTÍNEZ:** Muchas gracias, señor Martínez, por su comparecencia y por su explicación. En primer lugar, porque creo que la suya es la primera opinión que tenemos oportunidad de escuchar y que nos transmite decisiones del Gobierno en relación con esta cuestión y, en segundo lugar, porque mi grupo es consciente de que no es usted la máxima autoridad a la hora de tomar las decisiones políticas que el Gobierno está tomando. Porque no nos cabe la menor duda de que se están tomando decisiones políticas, independientemente de la importancia del debate acerca de la situación económica o de viabilidad del sector naval de nuestro país.

Usted me perdonará —tengo una cierta tendencia a simplificar los problemas—, pero, si le he entendido, lo que nos dice al final de su media hora de intervención es que ustedes apuestan por mantener la producción militar, por privatizar la producción naval civil y también por cerrar una parte de esa producción. Para ello plantean la separación entre una y otra actividad. Nosotros creemos sinceramente que si hubiera una apuesta por la producción civil, no se plantearía tal separación —esa es nuestra convicción— y, por lo tanto, no hay una apuesta por la industria naval en nuestro país.

Yo le puedo hablar en nombre de mi grupo de lo que hemos hecho y hemos conocido hasta ahora en este Parlamento, de lo que hemos tratado de aportar y cuál ha sido el resultado hasta ahora. En el mes de mayo hubo una proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego y posteriormente hubo una moción de Izquierda Unida a la que se ha hecho referencia, apoyada por una mayoría amplia de la Cámara, en la que se planteaban fundamentalmente tres cuestiones. En primer lugar, una solución negociada con los sindicatos y con las comunidades autónomas para la elaboración de un plan estratégico; en segundo lugar, mantener el empleo y la capacidad productiva de los astilleros, y una tercera cuestión, que era una posición ante la Unión Europea en el sentido de disminuir el impacto de las sanciones y, por otra parte, exigir un papel más activo frente a la competencia desleal de países como Corea o frente al proteccionismo que practican los Estados Unidos.

Dos meses más tarde de aprobar lo sustancial de aquellas iniciativas, nosotros hoy nos preguntamos si realmente existe esa apuesta por el sector naval y nues-

tra conclusión es, a raíz de lo que usted nos dice, que hay una decisión política en un sentido negativo (yo me pregunto si tiene más peso el comisario Solbes que el señor ministro de Economía y vicepresidente del Gobierno señor Solbes) y no terminamos de entender por qué se incumple lo aprobado en estas iniciativas en el Parlamento en el sentido de contar con los sindicatos y con las comunidades autónomas previamente a la elaboración del plan y su presentación a la Comisión Europea. Comprendemos que usted no es el responsable de las últimas decisiones políticas y, por lo tanto, no le pido que sea usted quien nos responda a esto porque nos gustaría que fuera el señor Solbes quien nos respondiera, y comprendemos también la gravedad real de la situación desde el punto de vista de la viabilidad de la industria naval en nuestro país. Pero lo cierto es que ustedes han hecho el proceso a su manera: Primero han reunido la comisión interministerial —con fecha 13 de mayo según sus propias palabras—, a continuación han presentado su plan a la Comisión Europea, ayer mismo se reunieron con los sindicatos y quedaron que en el mes de septiembre volverán a retomar las conversaciones, y hoy se comparece ante la Comisión de Economía. Mientras tanto, no nos consta cuál ha sido esa participación de las comunidades autónomas, no nos consta que los sindicatos hayan tenido participación, pero nos consta que sí ha habido intentos de algunas autoridades locales, de alcaldes, de comarcas afectadas que no han conseguido el propósito de hablar con los responsables del Gobierno. Hay una decisión política con unas conclusiones. Hoy por hoy lo que hay es un plan del Gobierno no negociado, un plan que puede dar lugar a un conflicto de carácter laboral y social. Ustedes son conscientes de que esto es así. Si esa es su decisión y creen que es lo mejor, están en la legitimidad de seguir adelante por ese camino. Ahora bien, lo que quiero decirle es que los trabajadores en este país tienen sobradas razones para desconfiar de determinados discursos. Se habla de separar la producción militar y civil de los astilleros. Cuando se habla de privatizar en este país a mí siempre me ha sonado como algo normal y he entendido, aunque no lo he compartido, lo de privatizar sectores rentables, ahora bien no entiendo lo de privatizar empresas no rentables. No sé cómo se hace y la inquietud que me genera es saber con qué recursos, con qué medios, con qué posibilidades pueden contar esos empresarios, ese capital privado que no cuenta la sociedad que usted preside o los resortes del Ministerio de Economía, de un gobierno. No acierto a explicarme cómo se puede hacer una operación de privatización en empresas que no son rentables. A partir de ahí, hablar de prejubilaciones, es decir, de más trabajadores que con 52 años pueden vivir el drama social y personal de verse sin empleo; hablar de bajas incentivadas, que realmente deberían llamarse bajas incentivadas bajo la presión de quedarse sin empleo; hablar de recalificaciones de suelo, es decir, sustituir el suelo industrial por viviendas o hablar de empleo alternativo, que es el empleo precario que llenó en un momento determinado en los años ochenta la cornisa cantábrica de videoclubs

ruinosos y negocios sin ninguna perspectiva a base de esas prejubilaciones y de aquellas indemnizaciones que querían pagar un desempleo y una situación de paro que constituían una tragedia social, la desarticulación la escasa vida económica de las localidades afectadas; hablar de la reindustrialización que nunca fue (la industria que se perdió en este país perdida se ha quedado, y no ha habido reindustrialización de ningún tipo); o hablar de los apoyos de las instituciones financieras, del capital riesgo, de planes de formación, créanme si le digo que en mi opinión no hay antecedentes en 30 años en este país que permitan creerse ni una sola palabra. Esta es la realidad de este país en los últimos 30 años, al margen del interesantísimo debate del Gobierno del Partido Popular y del Gobierno actual del Partido Socialista. Al margen de ese interesantísimo debate que seguramente los trabajadores de la naval se quedarán sin entender, como en su día no entendieron tampoco otros debates, la realidad concreta será en su momento la que siempre ha sido: no habrá reestructuración ni habrá ese capital riesgo ni habrá esos planes de formación y lo que sí habrá serán esas prejubilaciones, esas bajas incentivadas bajo presión y esa pérdida de suelo industrial en beneficio de otro tipo de suelo de carácter más especulativo con mayores beneficios. Esa es su lógica, como digo legítima, pero no pueden esperar que desde un grupo como el mío la podamos apoyar. Por lo demás, son soluciones conocidas, se va a la pérdida de capacidad de los astilleros, a la destrucción de puestos de trabajo y al deterioro social en comarcas enteras que se verán afectadas por estas decisiones.

En cuanto a lo que están planteando los sindicatos, son otras medidas, otra voluntad política, otras decisiones políticas desde la pregunta que ya se ha hecho en esta sala esta mañana: ¿Por qué España siempre es el país más ortodoxo en la aplicación de las políticas que incluso nos perjudican? ¿Por qué no podemos tener ayudas como tiene la industria naval de todos los países? Y ustedes lo saben. Lo que piden los sindicatos es mantener la capacidad de los astilleros, es exigir en la Unión Europea la capacidad de reacción frente a la competencia desleal, la competencia desleal que se concreta en el proteccionismo de los Estados Unidos o en el *dumping* que practican países como Corea o China. ¿Por qué no se hace que el mecanismo de defensa temporal esté supeditado en su duración a la resolución del procedimiento iniciado por la Organización Mundial del Comercio frente a esas prácticas desleales? ¿Por qué no se potencia la investigación, el desarrollo, la innovación para un mayor apoyo económico y por lo tanto consecuencia de una decisión política? ¿Por qué no se mantiene la actividad civil y la militar? ¿Por qué no se hace una apuesta por la industria naval?

Estas son las preguntas que se hacen los sindicatos y nosotros estamos seguros de que esas son las cuestiones que van a plantear los sindicatos y las comunidades autónomas si alguna vez en esa comisión interministerial se da cabida a las opiniones de lo que en su momento ya aprobó el Parlamento y que hasta ahora no se ha cumplido. Y nosotros esperamos que esa cita de sep-

tiembre sirva para que el Gobierno retome la palabra de lo aprobado en el Parlamento. Si no es así estaremos ante un nuevo incumplimiento en un nuevo proceso donde no se trata de tomar posición por el Gobierno que en su momento fue y el que ahora es, sino que se trata de tomar posición por la industria naval, por los trabajadores y, en definitiva, por lo que interesa a nuestro país.

Nuestro grupo no está de acuerdo con la separación entre la industria militar naval y la civil, no está de acuerdo en procesos de privatización, no está de acuerdo en la pérdida de capacidad, ni tampoco está de acuerdo en la pérdida de puestos de trabajo. Creemos que habría que hacer una apuesta que sinceramente no se está haciendo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rodríguez, del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, también empezaré por darle la bienvenida al señor presidente de la SEPI. Imagino que tendrá constancia de la voluntad y del interés del Bloque Nacionalista Galego por que el Gobierno compareciese en esta Cámara antes de irse de vacaciones. Lamentablemente no comparece el ministro de Economía y Hacienda ni el ministro de Industria, que desde el punto de vista político sería más relevante. Pero usted es una voz cualificada del Gobierno y teniendo voluntad política puede existir una información no solamente fluida, sino clara respecto del problema que nos ocupa. Quiero dejar bien claro que para el Bloque Nacionalista Galego en la actuación del actual Gobierno, como sin duda también en la del anterior, existía y existe una falta de relieve desde el punto de vista político en cuanto a la atención a la industria naval. Parece como si la industria naval fuese algo molesto, sin duda porque es una industria que aún no está transnacionalizada. Es una industria producto en gran parte de una voluntad autárctica del Estado español, que en un proceso de neoliberalismo seguro que a un Estado como el español, que no es de los centrales de la Unión Europea, el traje le queda suficientemente grande. El tema tiene un ribete político fundamental y nos preocupa en su intervención que lo quiera reducir a una situación evidentemente dramática, que lo es, pero encubriéndola bajo la capa de que el problema está en la baja competitividad del sector.

Si pensamos que en este momento de globalización los problemas económicos de las grandes empresas y de los sectores estratégicos en la industria se deben a la baja competitividad estaremos haciendo un análisis excesivamente abstracto. Cuando comparecieron los señores Solbes y Montilla, a ninguno de los dos les merecía la mínima atención este sector de carácter estratégico, a pesar de que había la petición de comparecencia para tratar este tema. Es más, el señor Solbes hizo alusión clara a que era un asunto que no quería tratar entonces aunque después le dedicó unas palabras

y al señor ministro Montilla parecía quedarle fuera de sus ámbitos de competencia.

Digo todo esto porque el primer contraste que queremos establecer con su exposición es que hay algunas medias verdades y notorias ausencias. Campea en su intervención el hecho de que son conscientes de que desde finales de la década de los noventa o inicio del año 2000, la construcción naval civil, que es el motivo del litigio que tenemos en este momento, está en auge y las informaciones de las empresas dedicadas al sector y de los grandes grupos empresariales indican que el ascenso durará como mínimo hasta el año 2015. Usted mismo ha reconocido que ha habido una recuperación de precios en los últimos años y no sé por qué razón no hay información veraz no sólo sobre la cantidad de toneladas de registro bruto que hay a nivel mundial, sino sobre cómo se han repartido en los últimos años en la Unión Europea, porque las informaciones a este respecto son equívocas. Hubo algún año en el que la Unión Europea consiguió nada menos que el 32 por ciento de la producción mundial y es cierto que a lo mejor al año siguiente bajó al 4 por ciento, pero todos sabemos que la cartera de pedidos es por tres o cuatro años, con lo que podría hacerse un análisis ponderado de lo que está pasando dentro de las fronteras de la Comunidad. Hay otro problema relacionado con Japón, con Corea y con Estados que merece un análisis aparte.

En definitiva, sería bueno que el Gobierno partiese de la demanda máxima en el sector de que, efectivamente, el transporte marítimo representa el 90 por ciento del comercio de mercancías a nivel mundial y de que estamos asistiendo a una demanda sin precedentes, derivada entre otras cosas de accidentes con graves catástrofes ecológicas y de la eliminación de buques subestándar, como el *Prestige*. Habría que tener, pues, otra disponibilidad política para enfrentar el problema. Por otro lado, están las prácticas comerciales desleales. No es de recibo que en la Unión Europea no se pueda debatir en plano de igualdad en todos los Estados que están involucrados en el sector, vuelvo a repetir, en plano de igualdad y por lo menos de una forma transitoria hasta el año 2005, los siguientes problemas: ¿Se hace o no se hace una condonación de las deudas en el conjunto de los Estados de la Unión Europea y en qué Estados? ¿Se convierten o no las deudas de los astilleros en capital por parte de muchos Estados? ¿Hay o no hay bonificación de intereses? ¿Funcionan en muchos Estados del mundo, incluidos los de la Unión Europea, grupos multisectoriales? ¿El sistema de financiación de buques es igual en todos los Estados de la Unión Europea y en todos los Estados del mundo que están en vanguardia? ¿Hay o no hay Estados que tienen una clara política, descarada, legal, de tipo proteccionista? ¿Cuántos países dan créditos para la producción de barcos por debajo de las condiciones del mercado y cuántos ponen restricciones al acceso a las importaciones por empresas del Estado? Si este debate no se hace, hablar de los problemas de la competitividad será un absurdo, puesto que va a depender exclusivamente del prejuicio que tengamos respecto del sector. Reconozco

que los astilleros del Estado español pueden funcionar sensiblemente mejor, sobre todo en su actividad comercial, también es cierto que pueden ser más competitivos. Pero esa no es la causa fundamental del problema que estamos debatiendo en este momento, un problema de carácter político, ya que no hay ni un solo Estado de los centrales de la Unión Europea que no tenga claro que estamos en el debate para ver quién se queda con un sector estratégico como este, un sector en el que el 80 por ciento de su producción pertenece a Estados altamente industrializados, que son los que conforman la OCDE. Y lo hacen porque saben —el Estado español también lo sabe y en los documentos del Ministerio de Industria se reconoce— que es un gran sector con gran capacidad exportadora, cosa fundamental, puesto que hay muy pocos sectores industriales que tengan esta capacidad en el Estado español; porque saben que tiene un alto contenido tecnológico; porque saben, y no hay más que verlo, que aún crea muchos puestos de trabajo, a pesar de la reducción del Estado español —antes aludió al número de trabajos directos—; y porque saben que alrededor de la industria naval hay múltiples actividades de carácter económico, no solamente las empresas auxiliares, sino también del sector, proveedoras de múltiples componentes, de equipos y de servicios avanzados que integran, lógicamente, la construcción del buque. No hay nadie que demuestre que el Estado español no tiene ciertas ventajas comparativas en relación con los Estados de la Unión Europea e incluso con otros Estados del mundo una de las cuales son los salarios. Si traducimos esto en términos gallegos, señor presidente, comprenderá que nuestra preocupación sea grande, porque da la casualidad de que el sector es básico en la economía gallega, si dejamos de lado al sector de la energía, que no es igual lógicamente, con un factor relevante histórico de su actual grado de industrialización, con una cultura industrial muy asentada, aunque esté en proceso de deterioro en los últimos años, con unas instalaciones productivas idóneas. Usted sabe que si algo va a quedar allí es porque tiene mejores condiciones desde el punto de vista de las infraestructuras, si nos referimos a la construcción naval militar y civil, aunque ahí existen problemas de otro tipo. Además, tiene unos niveles salariales muy inferiores a los de la media de la Unión Europea. Le advierto de que esta pérdida progresiva de capacidad productiva y de puestos de trabajo va a provocar un empobrecimiento mayor de una comarca que alarma por su deterioro social y por su empobrecimiento y porque esto significará que se van a cortar las posibilidades reales de desarrollo futuro. Hasta ahora no hubo nada alternativo al sector naval, a pesar de las ZUR, de las CIT y cualquier modelo de este tipo. Usted sabe que en un proceso de globalización nunca va a ser sustituido por uno de igual relevancia y es muy importante tener este hecho en cuenta.

Para que usted se dé por aludido, aunque me imagino por qué lo sabe, el motivo de la discrepancia del BNG respecto de esa moción a la que antes aludió, que fue asumida por el resto de los grupos de la Cámara, es

porque no se estuvo dispuesto no a asumir que esto fuera así, sino al esfuerzo por que se mantuviesen todos y cada uno de los centros, a que se mantuviese la capacidad de producción asignada al Estado español, situada en 191.500 TBC y a algo que propagandísticamente tanto el Partido Popular como el PSOE en Galicia dicen asumir y el Gobierno aún no rectificó: permitir que Izar-Fene construya barcos, eliminando las prohibiciones actuales, por cierto, el único astillero al que la Unión Europea tiene prohibido construir barcos. Como no se asumió no que esto se logre, sino el esfuerzo por conseguirlo, una fuerza política como el Bloque Nacionalista Galego o es suicida o es mimética o es estúpida o no puede avalar ninguna moción que no vaya en esta dirección.

El proceso que ustedes presentan significa que van a seguir reestructurando —aquí hay que decirlo— de forma permanente desde el año 1984-1986, y esto no es una modernización para hacerlo más competitivo, sino para reducir progresivamente la capacidad en el sector civil y dejar que el sector militar dependa básicamente de los Presupuestos Generales del Estado, en la medida en que no está condicionado, ya que es una empresa vinculada a la seguridad del Estado, aún hoy por normas de carácter europeo. ¿Usted piensa, señor presidente de la SEPI, que va a ser posible al final mantener también el sector militar como haya un debilitamiento del conjunto de la producción naval y especialmente aquella que puede ir al mercado internacional con una alta y progresiva oferta de demanda y por lo tanto con un mercado en el que sí vale la pena hacer un esfuerzo grande porque entre otras cosas no está vinculado a la industria de guerra ni a la industria armamentista? Lo que están presentando, sin querer decirlo, es un proceso de redistribución de la capacidad de producción del sector civil reduciéndola y definitivamente sancionando su instalación fuera de Galicia. Como representantes del Bloque Nacionalista Galego y como representante de un sector de nuestra sociedad, no solamente no lo admitimos sino que lo rechazamos y lo vamos a combatir en el futuro.

Le recuerdo que está pendiente un acuerdo definitivo a negociar en la OCDE que tendrá plasmación en el año 2005. Es una pena que no planteen la batalla por lo menos hasta ese año para ir todos con otra mentalidad y que no sustituyamos el voluntarismo político relativo, porque puedo asegurar que si gobernase el Partido Popular en este momento nos encontraríamos con una situación similar. Hay un hecho histórico elocuente: con ustedes y con ellos se estaba produciendo el vacío de gradas, los expedientes de regulación y el plan de reestructuración subsiguiente. Hay matices diferenciales entre el Partido Popular y el Partido Socialista, que yo no niego, derivados seguramente de una forma distinta de concebir la Unión Europea o las relaciones internacionales. Sin embargo, esta práctica de asumir con tanto entusiasmo los dictados de la Comisión Europea es preocupante. A mí me preocupó cuando leí en el periódico que la Comisión Europea decía que el informe que ustedes le entregaron era prometedor. Es para

echarse a temblar. Cuando la Unión Europea dice que algo es prometedor, desde el punto de vista del sector naval, mal negocio.

Desde el Bloque Nacionalista Galego quiero hacerle unas cuantas preguntas. En primer lugar, ¿estamos a tiempo, si tienen voluntad política, de discutir en la Unión Europea, con todas las cartas sobre la mesa, que se trata de un sector estratégico al que tenemos derecho todos los Estados que teníamos ventajas comparativas desde el punto de vista histórico? En segundo lugar, ¿están dispuestos a sostener, que mientras haya desigualdad en el mercado internacional se deberían compatibilizar las ayudas de Estado? En tercer lugar, ¿están dispuestos a buscar una solución al problema de las ayudas —que evidentemente las tenemos que devolver a nosotros mismos— y negociarlas de tal manera que no pongan en peligro el grupo Izar? En cuarto lugar, ¿van a ser respetuosos, con lo que dicen asumir, con el Plan Galicia que contemplaba el regreso de Izar-Fene, un astillero excluido de participación en el mercado internacional a la construcción naval civil? ¿Usted me podría explicar, ya que lo tiene tan claro, dónde están las diferencias de competitividad del Estado español con Alemania, Francia, Italia, Dinamarca o Gran Bretaña en cuanto a salarios, a tecnología, a actividad comercial a nivel mundial y a capacidad de presión política? Cuando hablan de concentración en un solo centro, ¿qué significa esto en el caso de la ría del Ferrol, qué va a pasar con los dos astilleros de la ría? Usted sabe que son dos astilleros de una gran entidad, no es el problema de Puerto Real y Cádiz, sino que es el problema de dos Puertos Reales juntos. ¿Qué va a pasar ahí? ¿Sólo lo militar, exclusión definitiva del civil? ¿Ustedes van a privatizar y cómo?

Es curioso que la Unión Europea tolere viabilidades, no se sabe cómo, si hay participación accionarial privada. ¿Se tolerarían en ese caso ayudas de carácter público encubiertas como, por ejemplo, entregar carga de trabajo y después privatizar? ¿Garantiza esa privatización que después el astillero no desaparezca a través de operaciones especulativas en el centro de las ciudades? ¿Va a haber un solo astillero público de construcción civil que sería viable, solamente son viables a través de la dependencia del Estado y, en todo caso, cuál va a ser? ¿Cuál fue la reacción de todas las comunidades autónomas y en particular de la Xunta de Galicia a este respecto? ¿Por qué razón, señor presidente de la SEPI, no nos entrega los documentos que le entregaron a Bruselas o incluso el boceto del plan industrial? Usted sabe que está en los periódicos. No tiene ningún sentido a no ser que sea una especie de debate a plazos totalmente frustrante y en gran parte fraudulento.

Por último, quiero recomendarle desde nuestra humilde representación, a pesar de que las discrepancias con usted sean muchas, que no dejen nunca el diálogo y, sobre todo, que no abandonen la capacidad política de poder cambiar. Manteniendo otra posición los resultados finales, aunque no sean los deseados, pueden ser en algunos aspectos importantes diferentes

y sobre todo puedan dejar abiertas puertas de cara al futuro.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Torres.

El señor **TORRES BALAGUER:** En primer lugar, queremos dar la bienvenida al presidente de la SEPI y darle la enhorabuena porque, aunque no lleguen a cien los días que lleva en su cargo, sabemos que ha abierto las puertas de la SEPI, la información, a todos los ciudadanos; me consta que ha tenido contactos con todas las comunidades autónomas afectadas; me consta que ha tenido contactos con los sindicatos; me consta que ha pedido comparecer aquí para dar toda la información de la que dispone, pero debemos de saber en qué situación estamos y de dónde partimos. Lógicamente el presidente de la SEPI comparece porque ha habido una situación, no sobrevenida porque era esperada, de la Comisión Europea que declara incompatibles las ayudas concedidas a Izar y que se refiere a hechos ocurridos durante el período 1999-2000. Este expediente se abre en el año 2000 y está finalizado antes de las elecciones celebradas el día 14 de marzo de 2004. Por tanto, estamos frente a una decisión que no puede vincularse a la nueva política del Partido Socialista.

La Comisión Europea declara ilegales estas ayudas porque, a pesar de haberse comprometido el Gobierno en el año 1997 en el tan citado Plan Estratégico de Competitividad a no aportar más dinero a los astilleros públicos, se continúa inyectando en una operación, fundamentalmente la de fusión, que dio lugar a Izar. En consecuencia, estamos ante un claro incumplimiento del Gobierno anterior, incumplimiento consciente porque si no se puede entender por qué se estuvo ocultando de manera sistemática la información a la Comisión Europea. También tenemos que saber que no viene, entiendo yo de las palabras del presidente, a plantear el Plan industrial que se está elaborando, sino que ha esbozado los principios, las estrategias por donde va a discurrir el mismo. Por tanto, no exijamos algo que no viene a presentarse, aunque sí toda la información de que se disponga.

A mí sinceramente me ha sorprendido el tono del compañero diputado del Grupo Popular, un tono alto, casi parecía que tenía razón por el tono, aunque evidentemente el Grupo Socialista en el fondo no puede más que estar en desacuerdo e intentaré señalarle algunos de esos aspectos.

Quiero recordarle que cuando su Gobierno aprobó, aprobó porque estaba en conformidad con el acuerdo del Consejo de Ministros de la Unión Europea, este plan estratégico ustedes, y así lo manifestó el señor Piqué en el Senado el 30 de abril de 1997, eran conscientes de que este plan sería vigilado —decía el ministro— de manera atenta por la Comisión Europea, igual que lo hacían con Alemania y Grecia —cito al ministro—, con revisiones trimestrales y por lo menos dos visitas al año in situ, lo que debe hacer posible, desde nuestro punto de vista, situar a los astilleros españoles a

finales de 1998 en una situación que permita su viabilidad sin más ayudas que las que, como he dicho antes, se pueden dar a los astilleros con carácter general. Es decir, que los 318.000 millones que se recibieron por este acuerdo con su conformidad fueron punto final, con su total acuerdo, a las ayudas públicas a los astilleros y ustedes mismos se pusieron fecha a partir de la cual los astilleros tenían que entrar en beneficios: 31 de diciembre de 1998. Le recuerdo una intervención suya, señor Fernández de Mesa, en el Congreso, donde decía que en la etapa anterior no se minoraron suficientemente los costes de la actividad y criticaba que se contrataran barcos con pérdidas antes de iniciar la propia construcción, justo lo contrario de lo que usted hace un momento nos ha dicho. Si seguimos con el hilo conductor, un año después, el 23 de noviembre de 1999, el ministro de Industria, señor Piqué, reconoce el fracaso de su política y dice literalmente: No se ha alcanzado el objetivo de la viabilidad para finales de 1998; toda la reducción de pérdidas no se consigue. Cita las pérdidas del año y literalmente dice que el problema fundamental está en el exceso de capacidad de los astilleros españoles, así como de los europeos. Por tanto, en su momento diagnostica el problema como un exceso de capacidad y reconoce el fracaso de la política que ustedes están aplicando.

Está claro que a ustedes se les enciende la bombilla y dicen: Solución, fusionamos los astilleros civiles y militares para esconder de esta manera las ayudas que, como antes he citado, ustedes habían firmado que no podrían volver a prestar. Cuando ustedes se dan cuenta de que esto se contradice con las normas de la Unión Europea y ante la pregunta de algún grupo parlamentario, en ese momento, en el que todavía no se habían descubierto las cartas, nuevamente en el Senado, 23 de noviembre de 1999, el ministro dice: Hay que decirlo con total claridad, no permite que nos desmarquemos de la Unión Europea porque tenemos que seguir trabajando dentro de la Unión y es desaconsejable hacer movimientos de cara a la galería. Por tanto, en una nueva intervención, dice: Salvo que usted me diga que para salvar al sector de la construcción naval en España hay que salir de la Unión. No me voy a alargar en estos planteamientos, pero dejan bastante al descubierto que cuando a ustedes les interesa decir una cosa la dicen y cuando les interesa la contraria asimismo lo dicen. Sinceramente, señor Fernández de Mesa, me ha sorprendido su discurso y le tengo que decir, con todo respeto, que me ha parecido autárquico y antieuropeísta. Ha hecho unas afirmaciones del estilo de no le importa Europa o de independientemente de los resultados. Es decir, no se sitúa usted en la realidad que han dejado en estos momentos al Gobierno ante la situación lamentable a la que hay que hacer frente por parte de la nueva Administración.

Voy a repasar alguna de las cosas que a mi juicio ustedes han dejado. Nunca una quiebra ha resultado tan cara, porque evidentemente se tendrá que provisionar esta devolución de ayudas y la únicamente manera de que se pacte una devolución sensata y acordada es

que la Unión Europea y el Gobierno español se sienten a buscar una solución. No va a haber una solución con confrontación, usted lo sabe; está muy bien decirlo, pero tienes que acordar con la Unión Europea una salida a esta devolución tremenda. Repito que nunca una quiebra ha resultado tan cara, porque después de este acuerdo y de los más de 300.000 no se ha mejorado la productividad de los astilleros, no se ha acometido ningún plan en el que la producción civil pueda competir, porque está muy bien que preguntemos, usted ha preguntado mucho y otros compañeros también, pero la respuesta está en que no podremos producir barcos si no somos competitivos, porque esas son las reglas del juego, estamos en la Unión Europea, y otra cosa distinta totalmente es que de la mano de la Unión Europea presionemos a los países que estén haciendo *dumping*, que presionemos al Fondo Monetario —espero que ustedes nos enchufen—, que presionemos a la Organización Mundial del Comercio y a quien haga falta. Ese es un tema distinto que se hace cuando concuerdas tus políticas con las de la Unión Europea. Al final ha habido más de 500.000 millones de pesetas metidos en los astilleros y al final los astilleros están en quiebra. Lamentablemente ese es el resultado real de los ocho años de Gobierno del Partido Popular. Izar ha tenido una gestión irresponsable en tanto en cuanto ustedes conocían los problemas y los escondieron debajo de las alfombras. Dígame usted un solo astillero que haya mejorado su competitividad; no me lo podrá citar. La política sirve para mejorar la situación, no para esconderla y los que vengan que arreen, como dicen en mi tierra. La devolución de las ayudas es una realidad jurídica. Podremos discutir después si tiene algún sentido recurrirlas. Desde luego, mi grupo entiende que eso no tiene ningún sentido, nos confrontaría con la Unión Europea, no hay ningún motivo de fondo y además ustedes ya han perdido algunos de estos recursos. Les recuerdo que ustedes ya han sometido a prueba a la Unión Europea y el Tribunal de Estrasburgo les quitó la razón. No hay razones jurídicas de fondo y además entraríamos en un choque que no nos permitiría acordar una futura solución. Esa devolución es una realidad jurídica e Izar tendrá la obligación de provisionar estas ayudas. Por tanto, Izar necesita buscar, como ha dicho el señor presidente, una solución para que la legislación mercantil no le lleve a una situación todavía más difícil.

El Gobierno del Partido Popular surcó caminos equivocados en tanto en cuanto ni comunicó a Bruselas las actuaciones que hizo en Izar y hasta en seis ocasiones negó información a los servicios de la Comisión. Es muy difícil ir de la mano y colaborar cuando hay una manifiesta obstrucción a un acuerdo que ustedes firman en el año 1997. Hasta en cinco ocasiones el Gobierno del Partido Popular incumplió toda la obligación que tenía con la Unión Europea. No ha sido capaz ni ante Bruselas ni ante la opinión pública de decir la verdad sobre la situación de los astilleros. Usted ha hablado antes de pérdidas. Espero —tengo aquí los datos, espero que usted los tenga también— que usted compruebe

qué pérdidas reales han tenido los astilleros, ha tenido Izar cuando se ajusten todas las cargas que tienen que pagar las financieras que no estaban contabilizadas y verá que no son los datos que usted nos ha proporcionado, sino notablemente mayores. Por tanto, no sé cómo pueden presumir cuando han llevado a Izar a una situación de quiebra y ahora pretender decir que hicieron una gestión brillante.

La fusión de los astilleros fue, pues, un disparate. Respondía a una necesidad electoral del Partido Popular. El resultado es que desde el 2000 hasta el 2004 Izar ha perdido 644 millones de euros. Pusieron en marcha un proyecto con la integración de los astilleros civiles y militares que perjudicó a los militares y no benefició en absoluto a los civiles. Enseguida fueron conscientes de que no se cumplirían las expectativas que habían creado, pero siguieron por el mismo camino con más ayudas aprobadas este mismo año sabiendo que están y estaban prohibidas. Por tanto, han mantenido un empleo ficticio, pues en los tres últimos años no han conseguido captar grandes contratos y han tenido a una parte de los empleados de brazos cruzados. El Gobierno del Partido Popular conocía las consecuencias de su actuación. ¿Cómo pensaban ustedes solucionarlo? ¿Con nuevas medidas al margen de la Unión Europea o cuando pasaran las elecciones y se encontrarán encima de la mesa compelidos a la devolución? ¿Cómo pensaban solucionarlo? Da la impresión que era ir hacia un precipicio que más bien provocaría el cierre que una alternativa viable. En el debate al que hemos asistido el Grupo Popular no ha planteado ninguna medida de futuro, ha formulado muchas preguntas, ha sembrado dudas, pero las medidas las ha planteado el presidente de la SEPI. Le daré un dato porque no quiero quedarme con esa espinita. Es incierto que ustedes no hayan acometido planes de jubilación anticipada ni tampoco es cierto que ustedes dejen la plantilla en el mismo nivel que la encontraron. Según los datos de la SEPI, ustedes dejan la plantilla con 6.500 personas menos de las que se encontraron y han acometido planes de jubilación anticipada. Se lo indico porque me había parecido escuchar que usted decía lo contrario.

El Grupo Socialista entiende que el Gobierno se ha comprometido con Izar, que la SEPI se ha comprometido con Izar a hacerla rentable, viable y competitiva, en la medida de lo posible. La SEPI está respaldando a Izar y, por tanto, está defendiendo su viabilidad; está dialogando con las comunidades autónomas —insisto, con todas— y no puede haber duda de que pretende que, al final, se mantenga el mayor número de empleos. No podemos decir de antemano que las líneas estratégicas aquí indicadas por el presidente de la SEPI no se van a cumplir o no son viables. Sí nos creemos, porque este Gobierno compromete su palabra, que en las zonas afectadas, allá donde no se pueda mantener algún empleo, se tomarán las medidas paliativas necesarias. Lo ha dicho el presidente: Está clarísimo que va a haber recursos para infraestructuras, para I+D, para formación, etcétera.

Se han criticado los aspectos financieros. Depende de cómo se aborde y el compromiso del Gobierno. Evidentemente, si hay unas exigencias de capital-riesgo duras, poco se puede hacer, pero mi grupo está seguro de que la voluntad del Gobierno está claramente manifestada no solamente en los incentivos de tipo fiscal, sino en una serie de medidas de tipo financiero. Allá donde haya problemas el Gobierno se va a comprometer para minimizar los posibles efectos que pueda tener una reducción de plantilla, si en algún caso se planteara. Por tanto, no dudemos de antemano de un Gobierno que hasta ahora ha cumplido su palabra y estoy seguro de que la continuará cumpliendo.

Agradezco mucho el esfuerzo que ha hecho el señor presidente de la SEPI al anticiparnos una información que todavía no ha planteado como plan industrial. Creo que sí estamos suficientemente informados y, por tanto, le quedo agradecido.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a interrumpir la sesión por cinco minutos. **(Pausa.)**

Tiene la palabra el señor Martínez Robles.

El señor **PRESIDENTE DE LA SEPI** (Martínez Robles): En primer lugar, quiero agradecer las palabras de bienvenida del señor Fernández de Mesa y también de los demás participantes anteriores. Antes de pasar a hacer algunas consideraciones sobre las propuestas finales que el señor Fernández de Mesa nos ha hecho, me gustaría también hacerle algunas puntualizaciones sin perjuicio de apreciar, como he notado en su intervención, su conocimiento de la materia y su experiencia política en esta cuestión. Algunas cuestiones son interesantes. No debería hacerse un paralelismo o una equiparación entre la situación de Izar en estos momentos y la de Alstom porque no son en nada parecidas. En todo caso la situación de Alstom en la actualidad sería la misma que tuvieron los astilleros españoles en el año 1997. Deberíamos ver si pasados siete años Alstom ha cumplido o no ha cumplido todos los requisitos que le ha fijado la Unión Europea y en ese caso cuál es la actitud de ésta.

La cuestión fundamental, pasando ya a las propuestas, es la propuesta inmediata de recurrir las decisiones. Esta es una propuesta que también ha sido hecha por algún otro participante esta mañana, como el señor Sánchez Llibre. Debemos tener en cuenta varias cuestiones sobre este particular, en primer lugar que no se han apreciado errores de hecho o de derecho en la decisión de la Unión que lleven a la idea o decisión de recurrir la decisión. Por otra parte el recurso, como sin duda conocen SS.SS., no paraliza la acción ejecutiva de la decisión. Tendríamos los mismos problemas que tenemos hoy si se hubiese presentado el recurso. Habría otra posibilidad, que es la de plantear una suspensión cautelar de la decisión una vez que se hubiese interpuesto un recurso, pero para eso sería necesario haber justificado que existe un riesgo, un perjuicio grave inminente, pero no para la empresa sino para el país. Por tanto esa es una decisión que no nos lleva a ninguna

situación. Sobre este particular el Gobierno, el Partido Popular, los anteriores gestores de la SEPI, etcétera tomaron decisiones en el mismo sentido. Por un lado ya hay una decisión, como decía el señor Torres, semejante a la que ahora conocemos que fue recurrida, aquella que establecía la devolución de los créditos fiscales que recibió Izar en el año 1998. Sobre esta cuestión ya ha recaído sentencia por parte de los Tribunales de Justicia, que no avalaron de ninguna manera las pretensiones españolas. Aquí ha habido una serie de actuaciones absolutamente dilatorias por parte de la anterior dirección de SEPI y de Izar, donde se entendió que la obligada a hacer esta devolución no era Izar sino Astilleros Españoles. Para ello se procedió inmediatamente a hacer una ampliación de capital en Astilleros Españoles para que estos pudieran devolver esa cantidad; es decir, se procedió a hacer una devolución de las ayudas mediante otra ayuda, lo cual no puso los intereses españoles en mejor situación de resolverlo. De todas maneras este recurso sí ha tenido un efecto muy importante para España, que sin duda el señor Fernández de Mesa conoce, y es que cuando en España intentó aplicarse el mecanismo temporal de defensa establecido por la Unión Europea para tratar de defenderse de la actuación de los astilleros coreanos en tanto se resolvía la reclamación planteada ante la Organización Mundial del Comercio la Unión Europea le dijo a España que no podría aplicarse este mecanismo de defensa temporal porque no se habían devuelto las ayudas de los créditos fiscales.

Existen también otros casos de recursos que no han tenido ningún éxito. Por ejemplo, en su día se decidió por el anterior Gobierno que la interposición o la apertura de estos expedientes no se iba a recurrir; sin embargo, se recurrió por la compañía Izar, pero es una cuestión que todavía está pendiente, habiéndose manifestado la Comisión contraria a la aceptación del recurso. Por tanto, podríamos utilizar, como se ha hecho en otros casos, decisiones dilatorias, pero eso no iba a impedir el efecto fundamental que produce esta decisión que hemos conocido el 12 de mayo al que ahora me voy a referir y, por otro lado, probablemente nos colocaría en una situación menos favorable para encontrar con la Comisión una solución a esta cuestión. El señor Fernández de Mesa, así como algún otro compareciente, ha hecho también una reclamación para que se mantenga una posición enérgica frente a Europa, y a mí me parece que puede ser una buena solución, pero si estamos como estamos es porque el anterior Gobierno no fue suficientemente enérgico ante Europa. En primer lugar, aceptó la resolución del año 1997 y, en segundo lugar, la gestión que hizo de los expedientes abiertos con motivo de los incentivos fiscales, de la compra de los astilleros y de las ampliaciones de capital sin duda no es un ejemplo de defensa enérgica en Europa de un planteamiento. Ha habido simplemente una falta de colaboración, una ocultación, nos ha proporcionado la información, pero no ha habido una defensa política suficiente de esta cuestión. Los servicios de la Comisión tuvieron que enterarse de estas

cuestiones mediante el examen en el Registro Mercantil de las memorias de estas sociedades y, finalmente, como decía antes el señor Torres, se trataba de un expediente, del que ya conocemos su decisión, que estaba cerrado, determinado y fijadas sus condiciones antes del cambio de Gobierno. Por tanto, sobre este particular quiero manifestar dos cosas. Primero, que siempre es importante mantener una defensa enérgica de los intereses y de los derechos españoles en la Unión Europea y, segundo, que es necesario tener en cuenta el marco de las normas europeas. En esta cuestión, como he dicho anteriormente, existe un marco europeo al que debemos hacer siempre referencia en nuestras actuaciones, en las posibilidades de salir de la situación, etcétera, marco que viene definido, aparte de por otra normativa, por el acuerdo del Consejo de 1997, en donde se determina qué se puede y qué no se puede hacer. Así pues, es importante llevar a cabo una defensa enérgica de esta cuestión en Europa, algo que se está haciendo, lo que pasa es que en estos temas no se parte de cero. Probablemente, si este Gobierno hubiese estado desde el principio en esta cuestión, hubiese hecho otra defensa de la misma, no sé con qué resultados, pero posiblemente con uno mejor del que se ha obtenido. Por tanto, en relación con el tema europeo —lo he advertido en las intervenciones de algunas de SS.SS. esta mañana— es necesario tener en cuenta que el marco de referencia legal en los acuerdos europeos es tan obligatorio como el marco individual. Nosotros podríamos pensar que sería bueno que se nos perdonaran las devoluciones de las ayudas, que nos permitiesen dar más ayudas para devolver las ayudas o que nos permitiesen hacer más aportaciones para hacer reestructuraciones y poner en funcionamiento la empresa, pero simplemente —es un dato objetivo y no una apreciación mía— la normativa y el marco comunitario de referencia no lo permiten.

Una segunda cuestión relacionada con las propuestas se refiere a que la Unión Europea realice un análisis profundo de los astilleros españoles, conozca la realidad de los astilleros europeos y establezca un marco de defensa. Esta es una cuestión que, como bien sabe el señor Fernández de Mesa, se ha discutido y se está discutiendo en la Unión Europea, que ha dado lugar a la interposición de recurso frente a la Organización Mundial de Comercio, a que antes he hecho referencia, y que implica que la Comisión Europea vele por las condiciones de competencia de los distintos astilleros europeos en esta materia. Por tanto, no sé si es posible realizar de nuevo una actividad en la Comisión, puesto que ya ha sido debatida y analizada por ella, la cual es perfectamente consciente de cuál es la situación de los astilleros europeos. Sin duda, esta cuestión se planteó y se discutió en los consejos de ministros de Industria en determinados momentos, con participación del Gobierno español en su momento, y se tomaron unas decisiones, estando pendiente de los resultados de estas actuaciones.

Decía también el señor Fernández de Mesa que entre las medidas que se deberían adoptar figurase que por

parte del ICO, si he entendido bien, se fijara una línea de créditos para la construcción naval que supusiese una financiación especial para esta actividad y que se estableciese un fondo de garantías recíprocas. Le recuerdo que estas medidas estaban incluidas en el acuerdo que se tomó por el Gobierno el 6 de febrero de este mismo año y que han sido observadas por la Unión Europea, porque estas medidas, puesto que vehiculan ayudas, también estarán prohibidas. Habría que buscar un sistema de financiación a la construcción naval siempre teniendo en cuenta que no infrinja la normativa europea. El marco de propuestas que nos presenta el señor Fernández de Mesa no nos permite resolver la cuestión que tenemos sobre la mesa, a la que aludí en mi intervención anterior y que no he visto —si me permiten esta observación— suficientemente tenida en cuenta por SS.SS., que hace referencia a que estamos ante una urgencia. El señor Sánchez i Llibre me decía que los planes que se presentaban eran muy urgentes, y efectivamente lo son, pero tenemos que tener en cuenta que la empresa Izar quebrará, entrará en disolución y habrá que liquidarla en un plazo que no va más allá de cuatro meses, dos meses a partir de que oficialmente conozca que tiene que hacer esta devolución. Repito, en un plazo de cuatro o cinco meses esta empresa, si no se hace nada, habrá que disolverla y finalmente liquidarla, con la pérdida de los 11.000 puestos de trabajo, de las actividades, etcétera. Esa es la situación real en la que estamos. ¿Que es urgente la respuesta? Es muy urgente. Ahora no estamos ante un problema en blanco, no está el Gobierno tratando de instrumentar cómo organizaría la construcción naval española, etcétera; estamos ante un problema que tiene esta urgencia. En cuatro o cinco meses esta empresa puede desaparecer.

¿Por qué se propone la separación entre la actividad civil y la actividad militar, con la que no están de acuerdo, según me hicieron conocer ayer los sindicatos y también la mayoría de SS.SS. que han intervenido anteriormente? Simplemente porque no tenemos medios públicos para salir de esta situación. Cuando he citado el marco de referencia algunas de SS.SS. lo han tomado como opiniones o decisiones políticas, pero son simplemente el marco de referencia. Primer punto; la referencia es que la empresa no puede hacer frente a esta evolución; segundo punto, no es posible pedir nuevas ayudas para devolver las ayudas; tercer punto, no es posible hacer ampliaciones de capital porque nos lo impide el marco de 1997. Por eso, la primera decisión —podría haber otra mejor, a mí me gustaría oírla y si fuese mejor la incorporaríamos a las líneas estratégicas— es separar aquella parte de la sociedad que no se ve afectada por esta situación. Como SS.SS. saben las normas de la Dirección General de Competencia, por tanto, la obligación de devolver las ayudas, no afectan a la construcción militar, sino exclusivamente a la construcción civil. Por eso, la primera medida responsable ante esta situación es separar y volver a la situación inicial la actividad de la construcción militar y la actividad de construcción civil. Pasado el tiempo se ha puesto de manifiesto de manera clara que esta idea de unir

las dos ramas de la construcción naval no ha sido fructífera. En la actualidad, como ustedes saben, la situación de la actividad naval española tiene un éxito de una cierta importancia, consigue contratos con otros países y hay expectativas de conseguir nuevos contratos; sin embargo, en estos momentos los ministros de Defensa de otros países siempre que tratan de establecer un contrato con Izar, para hacer una fragata, un submarino u otro barco, la primera cuestión sobre la que indagan es cuál es la situación jurídica de esta empresa, es decir, si está en quiebra, en disolución y cómo se encuentra. En estos momentos la unión de la construcción civil y de la construcción militar hace que la construcción militar se vea afectada por una situación por la que no debería verse afectada, porque en principio no tiene nada que ver con ella. Por eso, la primera medida —si hay otra medida, como le decía antes, podríamos tomarla en consideración, sin duda— es una medida necesaria. No se trata de que desaparezca la construcción naval civil, sino que simplemente se trata de volver al punto donde estábamos. La construcción naval civil y la construcción naval militar tienen regímenes distintos; por tanto, es mejor tenerlas separadas porque podemos encontrarnos en situaciones como en las que nos encontramos. Probablemente, el señor Fernández de Mesa me dirá que existen otras empresas de otros países que tienen actividad civil y actividad militar, y efectivamente es así, pero no en la proporción que en la española. Se da en la empresa italiana, en la empresa francesa y en algunas empresas alemanas, pero sus porcentajes de actividad civil y actividad militar son diferentes. También se trata de intentar salvar una situación a la que finalmente pueda incorporarse alguna actividad civil; sin embargo, tenemos que ser conscientes de que la actividad civil que permanezca en la empresa pública, que haya de sobrepasar esta situación, no podrá ser de ninguna manera de la importancia que tiene hoy, sino que sería una actividad complementaria de la actual. Quisiera hacerle alguna referencia al señor Fernández de Mesa sobre la devolución de los 192 millones de euros, que había puntualizado que las ayudas no eran efectivamente de Izar a la Comisión, le he dicho que era de Izar al Ministerio de Economía, pero tampoco es así exactamente, sino que es de Izar a SEPI, que es la que hace las ampliaciones de capital o la que aporta los préstamos. Estas son las anotaciones que he hecho, si después quiere alguna aclaración más se la puedo dar posteriormente.

El señor Sánchez i Llibre ha calificado —tiene razón— al Plan estratégico de improvisado y otra vez de precipitado. Digamos que es rápido, pero como le decía anteriormente rápida debe ser la respuesta a una situación de disolución, liquidación de esta empresa inmediatamente. No es, como decía el señor Torres, un Plan estratégico finalizado lo que se ha presentado, sino que son líneas estratégicas por las que se debe andar. De hecho estas líneas vienen ya señaladas por el marco que tenemos, porque cuando se habla de que debe haber financiación privada para la supervivencia de los astilleros civiles no es ni siquiera una decisión, es sim-

plemente la constatación del marco; el marco nos dice que no puede haber más financiación pública para los astilleros civiles que no sea para cerrar o para desmantelar, eso es lo que dice el marco. Nosotros no lo podríamos saltar, como ya se hizo en el año 2000, pero cuando se salta el marco después hay que devolver las ayudas. Podríamos empezar otra vez en el mismo camino, podríamos hacer aportaciones de capital y repetir el ciclo, pero seguramente ahora el plazo no sería de cuatro años, sería menos, y los efectos y las incidencias para España serían mayores. Por eso yo creo en las líneas fundamentales de este Plan estratégico de separar lo civil de lo militar y al mismo tiempo dejar claro que en principio los astilleros civiles deben obtener financiación privada para su pervivencia; esta financiación privada después podría organizarse de alguna determinada forma, pero deberemos todos tener claro que los astilleros civiles no pueden reflatarse, reestructurarse, etcétera, simplemente mediante una nueva inyección de capital, porque eso no es posible, salvo que, como les decía anteriormente, nos saltemos las reglas de juego que existen sobre este particular en la Unión Europea.

Preguntaba el señor Sánchez i Llibre si nuestros astilleros tienen falta de competitividad, qué pasa con algunos astilleros como en el Reino Unido, Alemania, Francia, con los submarinos, y si los submarinos de estos países se podían construir en condiciones competitivas ventajosas con respecto a los españoles. Sobre el particular le quiero decir al señor Sánchez i Llibre, como hacía referencia anteriormente, que la construcción militar no está sometida a las reglas de competencia; cada país en principio puede construir los barcos correspondientes de sus armadas, e incluso se pueden hacer, como hace la construcción militar española, barcos para otros países, pero es una actividad que no está controlada por la Dirección General de Competencia. Nuestro producto de los astilleros españoles tiene una muy buena aceptación en otros países, hemos conseguido contratos en competitividad con otros países; como digo, son muy buenos, y podemos competir, eso no está puesto en duda. La cuestión se plantea con los astilleros civiles. Ahí sí que nuestras condiciones de competitividad son de otra naturaleza. En principio ya sabemos que la construcción civil europea en los últimos veinte años ha ido descendiendo en su participación en la demanda mundial frente al auge de la construcción naval en los países asiáticos, especialmente en Japón. En algunos casos, como el del Reino Unido, que en los años cincuenta era el líder mundial de la construcción civil, en la actualidad no construye barcos; Suecia, que era también líder en los años setenta, no construye barcos; y el resto de los países europeos en la actualidad sólo ocupa el 5 por ciento de la demanda mundial, cuando hace diez años este porcentaje de participación en el mercado mundial era del 8 por ciento. Los astilleros europeos no han podido hacer frente —esta ya es una situación de pasado— al ímpetu y al auge de los astilleros asiáticos; en algunos casos, como le decía, ha sido el 5 por ciento para los astilleros europeos. Si se

cuentan los astilleros de Europa del Este, este 5 por ciento se convierte en un 9 por ciento. Por otra parte, los astilleros europeos no pueden competir con los astilleros asiáticos en aquella construcción naval, en aquellos barcos que incorporan muy poco valor añadido; por eso ha sido necesario para los astilleros europeos buscar unos nichos determinados donde puedan desarrollarse. ¿Cómo ha sido esto? Los astilleros que tienen más éxito en la construcción civil son los astilleros italianos y los franceses, ya que hacen un producto, que son los cruceros, que todavía no está ocupado por los constructores asiáticos. Los astilleros se encuentran aquí con unas condiciones de competitividad que les permiten tener contratos. Esto no ocurre con los astilleros españoles porque no han hecho barcos de esta naturaleza. De hecho, cuando un constructor español de este tipo de barcos se acercó a los astilleros españoles para que les presentaran una oferta, no en estos meses sino hace bastante tiempo, la oferta que se presentó no era competitiva con la que le presentaban otros astilleros europeos, en este caso los finlandeses. También ha habido otra posibilidad. Como les decía, España no se ha especializado en cruceros, podía haberlo hecho, podía haberse considerado esta posibilidad si se hubiese examinado en su momento el mercado. Pero, para no hacer referencia a esto, España se especializó en otro tipo de construcción que fueron los gaseros. Los gaseros incorporan un alto valor añadido, una tecnología importante, etcétera. Se han construido algunos barcos y se ha conseguido alguna contratación. Sin embargo, lo cierto es que, en relación con los gaseros, los astilleros coreanos, que hace diez años sólo tenían un 35 por ciento de este mercado, en la actualidad tienen un 65 por ciento. Bien es verdad —hacía referencia a ello el señor Rodríguez y yo la hice también en mi comparecencia— que, como producto de auge de la demanda, de la saturación de los astilleros civiles en Asia, hay una parte de la demanda que revierte sobre los astilleros europeos y españoles en particular; lo que pasa es que aquí nuestras circunstancias de competitividad no son en absoluto favorables.

Estos días se ha hecho referencia en la prensa, y también se hizo hace un par de meses, a un contrato que estaba gestionándose. Era un contrato que pretendía la construcción de seis gaseros en los astilleros españoles, presentado por un armador americano, una empresa con cotización en bolsa, etcétera, pero los precios que ofrecían significaban que, una vez construidos estos barcos, se perdería en cada uno de ellos la cifra de 10.000 millones de pesetas, es decir, 60 millones de euros. Si se hubiesen contratado —y por eso esta contratación se paró— estos barcos habría supuesto una pérdida para la empresa de 60.000 millones de pesetas, si no me funciona mal el cálculo, 360 millones de euros, que significa aproximadamente el mismo importe que la cantidad que Izar tiene que devolver ahora por las ayudas recibidas. El auditor de Izar hubiese obligado a la empresa a establecer en su contabilidad la provisión de estas pérdidas, aunque fuesen pérdidas para cinco años —ya saben SS.SS. que las pérdidas en cuan-

to se conocen se tienen que provisionar—, sin necesidad de la devolución de la ayuda, lo que hubiese provocado que la empresa entrara en un cauce de disolución.

Esa es nuestra situación, que fue muy tenida en cuenta por los anteriores gestores de Izar y de la SEPI. De hecho, como ustedes sin duda conocen, Izar no tiene un contrato importante de grandes buques desde el año 2001, que fue cuando se contrataron los últimos, o sea hace tres años, porque durante el 2002 y 2003 el precio de mercado de estos barcos no permitía a Izar ni siquiera recuperar todos los costes variables. No recuperaba nada de los costes fijos y ni siquiera podía recuperar parte de los costes variables. No podía pagar con el precio del buque ni siquiera el hierro que se utilizaba para su construcción. Esa es la situación. Podemos darle vueltas, podemos decir —como ha hecho el señor Pérez— que la salida de esta situación de la construcción naval española puede hacerse cuando hay una apuesta fuerte del Gobierno en esta dirección, pero esto de una apuesta fuerte del Gobierno es algo que oigo muchas veces y no sé exactamente en qué consiste. ¿En qué consiste una apuesta fuerte? Porque estamos en las condiciones que estamos. Si tenemos estos barcos, podíamos cogerlos. Algún miembro del Grupo Popular decía que por qué no se había firmado este contrato. Yo le digo cuáles han sido las causas y los razonamientos que a los anteriores gestores de Izar y de la SEPI les llevaron a no construir. Nosotros estamos en una situación de competitividad, en la construcción civil, que no nos permite contratar. A partir de ahí tenemos que mejorar. ¿Cómo podemos hacerlo? Hago referencia de nuevo al marco que nos debe guiar, porque ya se ha hecho, la Unión Europea ya le dio a España la oportunidad de salvar esta situación. En el año 1997 le permitió unas ayudas, le aprobó un plan, aunque en ese año ni siquiera se consiguieron los objetivos del plan. Esa es la única oportunidad que hay. A partir de aquí no es posible salir de esta situación, como les decía, con financiación pública.

El señor Azpiazu ha hecho referencia a una serie de datos. Yo remitiré a la Cámara el informe del grupo de trabajo para que lo tengan sus señorías. También remitiré —que ha sido una petición no sé si también del señor Azpiazu— la contestación que se le ha hecho a la Unión Europea sobre este particular e iré remitiendo toda la documentación que vayamos produciendo y que se vaya teniendo. Efectivamente, se está estudiando y se conoce cuál es la solución de los astilleros europeos. Se está estudiando nuestra situación, se está haciendo un estudio de la posible demanda en el futuro de los astilleros civiles y de los militares para tomar las decisiones. Todos estos trabajos están en marcha, no se han terminado y están en esta situación. Este proceso en el que estamos metidos, y que sin duda tiene la urgencia que la situación requiere, es también un proceso complejo, que estamos desarrollando, probablemente no con la eficacia, por lo que oigo decir a SS.SS., que se debería y que vamos a mejorar. Se desarrolla con los sindicatos. Durante este tiempo yo he tenido por lo menos cuatro reuniones con todos los sindicatos, a los

que se ha ido informando de cuáles han sido los distintos pasos por los que ha pasado esta cuestión, desde su publicación el 12 de mayo, y se les ha dado a conocer también cuáles son las líneas generales del plan estratégico, que continuarán. No es todavía una negociación cerrada, está abierta, sobre el plan industrial en concreto, pero sí han recibido información sobre el particular. Ha habido asimismo reuniones informativas con la Unión Europea, con la Dirección General de la Competencia, que nos requería una contestación urgente en el plazo de dos meses, desde el 17 de mayo hasta el 17 de julio, de cómo se iba a ejecutar el acuerdo o la decisión de la Comisión, y se le ha dado a conocer cuál es la dificultad y cuáles son los problemas para salir de esta situación. Es una negociación que se desarrolla a varias bandas. A veces, cuando tengo una reunión con los sindicatos me dicen que ya hay algo que conocen por una reunión anterior o viceversa. El interés del Gobierno es tener el máximo debate posible sobre este particular con todos los agentes sociales implicados, agentes políticos, autoridades, etcétera. Yo he tratado estas cuestiones con los consejeros correspondientes de las comunidades autónomas y las volveremos a tratar; como les decía, volveremos a discutir la cuestión con los sindicatos y con el Gobierno vasco. El señor Azpiazu habla también de la separación de lo militar y lo civil. No veo otra forma para que no tenga que disolverse toda la empresa. Respecto a la privatización de los astilleros, he dicho antes que no es una decisión; es simplemente que no puede ser de otra manera.

El señor Pérez sí reconoce la gravedad de la situación y habla de la necesidad de que el plan del Gobierno sea un plan negociado. Estoy de acuerdo con él; esa es la idea, la decisión que se ha tomado, que sea un plan negociado. Toda esta cuestión puede determinar una conflictividad social, por eso yo hago un llamamiento a SS.SS. para que las soluciones que se busquen se busquen con una cierta realidad, porque hay algunas cosas que no se pueden hacer y sólo hay determinadas cosas que se pueden hacer. Separar no quiere decir privatizar. La finalidad es separar cosas que en mi opinión no debieron haberse unido, y a los hechos me remito. Separar significa poner las cosas como estaban y tener la posibilidad de resolver esta cuestión, por lo menos en una gran parte. El señor Pérez dice que España es el país más ortodoxo y que tenemos que aprender de otros países. Esa es una opinión española que no es igual a la opinión que se tiene fuera de estas cuestiones, y aquí hay que hacer referencia al registro europeo de ayudas: en cuanto a la construcción, España es el país más heterodoxo, el país que ha dado más ayudas, que ha superado los marcos impuestos dando ayudas mayores. El marco de referencia normativo europeo debe tenerse tan en cuenta como el marco interno.

Hay otros países que hacen construcción naval y civil en los mismos astilleros, como es el caso de Alemania o Italia. En estos casos se requiere que los astilleros tengan cuentas separadas. Durante cuatro años la anterior dirección de SEPI o la anterior dirección de Izar no proporcionaron a la Dirección General de la

Competencia los datos sobre cada uno de los astilleros, aunque, como tuve ocasión de leer al principio, ya en el acuerdo de 1997 se exigía que cada uno de los astilleros fuera considerado una sola sociedad y que tuviese sus propios ingresos y sus propios gastos. Lógicamente, la Comisión fue muy vigilante de la unión de los astilleros civiles y militares porque desde el principio se estaba considerando una financiación de una a otra, como efectivamente ha pasado. De la ampliación de capital que se hizo en Bazán, empresa militar, ha estado viviendo esta empresa en su totalidad.

El señor Rodríguez hacía referencia a la baja competitividad. Decía que este no era un problema; yo creo que sí. Hay un marco internacional del mercado, el mercado es como es. Los astilleros coreanos producen barcos a unos determinados costes, pero allí intervienen las inversiones que se han hecho en Corea, el precio de la mano de obra, la productividad de estos astilleros y también el marco de ayudas que establece el propio Estado coreano. Estas son las condiciones de competencia del mercado, que afectan a España y a otros países. La Unión Europea ha realizado en este campo las actuaciones que ha realizado, pero probablemente ni siquiera con la desaparición de las ayudas para los coreanos nuestros barcos serían competitivos. Normalmente, nuestros barcos, en el sector civil, tienen aproximadamente un coste de entre el 25 al 40 por ciento por encima del precio del mercado, descontadas las ayudas que se pueden aplicar de forma legal en países europeos, como determinadas ayudas fiscales a los compradores. El precio de los barcos es cierto que ha crecido aproximadamente un 20 por ciento a partir del final del año 2003. No sé, porque no tengo ese dato, si este auge se va a mantener o no hasta el año 2015. Ahora mismo hay una segunda amenaza en el mercado mundial de construcción naval, que es la irrupción de China. Hasta ahora hemos asistido a la irrupción de Corea y al copo del mercado en la mayoría de las especies de construcciones. No sabemos exactamente cómo va a ser el futuro, estamos haciendo análisis prospectivos del mercado, para ver cómo se puede desenvolver, pero en cualquier caso los datos que salen de esos análisis no son muy halagüeños.

Al reparto de las toneladas de construcción naval en Japón ya he hecho referencia anteriormente. En los últimos datos, el 85 por ciento de la demanda está absorbida por los grupos asiáticos. La Europa de los 15 sólo es capaz de construir el 5 por ciento de la demanda y Europa del Este, el 4 por ciento. Corea del Sur, por ejemplo, llega al 40 y 50 por ciento del mercado petrolero y al 64 por ciento de los portacontenedores; Japón al 32 por ciento y China, al 14 por ciento. Hay que tener en cuenta una cuestión, y creo que se ha referido a ello antes el señor Mesa, que es dónde hacen los barcos los constructores españoles. Cuando se observa la relación entre la demanda de buques y la oferta, se ve que la oferta de construcción de buques en España es superior a la demanda. Eso quiere decir que la demanda española de buques civiles es muy pequeña. Sin embargo, Alemania tiene la demanda más importante de

construcción civil de países del mundo. Por eso, la construcción naval civil alemana consigue algunos contratos para contenedores. En principio, podíamos pensar que sería difícil para un país como Alemania poder conseguir estos contratos. Bien es verdad que los astilleros toman determinadas medidas para poder conseguir estos contratos, como es el caso del astillero HDW, que, para conseguir un contrato de portacontenedores, todo el astillero, desde el presidente hasta el último de los trabajadores, acordó, durante los 5 años que duraba el contrato, reducir sus salarios un 10 por ciento. Esas son las condiciones del mercado en las que se tiene que desenvolver la construcción civil española. Es una situación muy complicada, como demuestra la historia de la construcción civil española, que la última vez que consiguió un Plan Estratégico de Competitividad —aunque, como decía la Comisión, en lo que leí al principio de mi intervención, se hayan cumplido todos los objetivos del plan, cosa paradójica— no se había conseguido nivelar los precios y los costes. Ese comentario refleja de muy buena manera cuál es la situación de la empresa española en estas circunstancias.

Habla de la posible condonación de deudas, de si la financiación es igual en todos los países, etcétera. Hay un principio en la Unión Europea que es que no se puede disfrutar de ninguna otra ayuda si no se devuelven las ayudas. Es una cuestión que ya ha sido aplicada en España, como decía anteriormente, en el caso de la posibilidad de aplicar el mecanismo temporal de defensa frente a la competitividad de otros países. No sé si hay casos de condonación de deudas, yo creo que no. Además, más que una deuda, lo que hay es simplemente la obligación de devolver una ayuda que se ha recibido. La mejora de la competitividad no viene exclusivamente de una mejora de la gestión. Son elementos mucho más profundos los que hacen, sin duda, que la actividad desarrollada en los astilleros tenga enormes dificultades. De aquí también la necesidad de desarrollar auténticos planes industriales que permitan que estas industrias consigan una competitividad mucho mayor de la que tienen. El Estado español efectivamente tiene ventajas competitivas respecto a otros países —sobre este particular estamos haciendo algún trabajo y yo tendré el gusto de proporcionárselo—, pero no tantas como parece, porque algunas ventajas competitivas, que son claras en el orden de los salarios laborales, inmediatamente desaparecen por la productividad de los astilleros, por las inversiones que se han realizado, por la antigüedad de las instalaciones, etcétera. Nuestra posición ni siquiera en Europa es tan competitiva como puede parecer si se examina simplemente desde el punto de vista de los salarios.

Después ha hecho una serie de propuestas. Habla de la necesidad de debatir en la Unión Europea la construcción naval como sector estratégico. Me he referido anteriormente a que éste es un debate que ya ha tenido lugar en la Unión Europea y que ha llevado a presentar distintas reclamaciones ante la Organización Mundial del Comercio. Ese debate sin duda volverá a reproducirse y en él estaremos. Habla también de la desigual-

dad en el mercado para los constructores europeos, me imagino que respecto a las posiciones de otros países —que es una pregunta en la misma dirección que las anteriores—, y habla de la necesidad de que las ayudas recibidas no pongan en peligro a Izar. Lo cierto es que la obligación de devolver las ayudas recibidas a SEPI provocará indudablemente los efectos jurídicos a los que me he referido anteriormente y que deben tomarse, lo decía el señor Torres, como una realidad, como un hecho. No es una cuestión sobre la que quepa una decisión momentánea. La decisión se ha producido, se va a notificar a la empresa, los auditores van a aplicar las normas mercantiles correspondientes, la empresa tiene que hacer las provisiones, el resultado de las cuentas va a ser el que va a ser y los administradores, el consejo de administración, tendrá que tomar las decisiones que procedan, si antes no se toman las decisiones necesarias.

Creo, con rapidez, haber contestado a todas las cuestiones que han sido hechas por los distintos intervinientes. Probablemente hay aspectos a los que no me he referido y otros que deberían ampliarse, pero no sé si tendremos posibilidad de hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: Posibilidades siempre tendremos.

¿Quieren un nuevo turno? (**Pausa.**) Brevísimo, por favor. Seguiremos el mismo orden que en las intervenciones anteriores.

Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Muchas gracias, señor presidente de la SEPI, por esta su segunda intervención. Yo quería decir que no hay ni puede haber nada personal aquí contra nadie, Dios me libre, y que probablemente el tono del señor Torres y su forma de expresarse sea envidiable. Ya sabe usted aquello de que genio y figura hasta la sepultura; por eso, a lo mejor, cada uno tengamos nuestra forma de expresarnos. Quería decirle que en este trámite parlamentario estamos hablando de algo más de lo que puede pasar con el futuro de la construcción naval en una sede parlamentaria. Ahí fuera hay 11.000 casos dramáticos de familias que no saben qué va a ser de ellos, de puestos de trabajos directos. Además, probablemente 5.000 ó 6.000, entre los indirectos e inducidos, que no saben qué va a ser de su futuro. De manera que independientemente de las formas, que considero al margen de cualquier cuestión de carácter personal o incluso político, estamos hablando en este momento de una cuestión que es y que puede ser un drama para miles de familias españolas. Ya le he dicho, señor Torres, que agradezco su intervención sinceramente. También quiero decirle que me agrada haberle oído referirse a lo que en diferentes momentos el ministro de Industria, el señor Piqué, contestaba, a requerimientos, preguntas o incluso peticiones de diputados socialistas. Me gustaría, sin hacer de menos, faltaría más, al señor presidente de la SEPI y agradeciéndole su presencia, que el señor Solbes o el señor Montilla se hubieran

explicado en sede parlamentaria, bien en Pleno o bien en la Comisión, sobre una cuestión tan grave como es la que en este momento atraviesa no el sector de la construcción naval en abstracto, sino también cerca de 50.000 familias que no saben lo que va a ser, de cara al futuro, de ellos y de los que de ellos dependen.

Voy a decirle dos cuestiones, muy brevemente, señor presidente, agradeciendo su benevolencia. La primera de ellas es que usted ha dicho que tengo un discurso autárquico y antieuropeísta. Nada más lejos de la realidad. Soy tan europeo como el que más. Sí pienso que para estar en Europa no es contradictorio que defendamos nuestros intereses con toda la fuerza de que seamos capaces en el seno de la Unión Europea. No quiere decir que vayamos ni contra Alemania, ni contra Francia, ni contra Italia, ni mucho menos. No obstante, de la misma manera que ellos ejercen su presión y su fuerza para poder librarse de aquellas posibles irregularidades que hayan podido cometer por ejemplo en el Pacto de Estabilidad o en cualquier otra cuestión de materia económica, nosotros podemos ejercer las mismas desde el punto de vista del sector de la construcción naval. Ha dicho, señor Torres, que se contrataban barcos con pérdidas, que yo lo había dicho en algún momento. Efectivamente, cuando nosotros llegamos al Gobierno, y lo decía aquí, no quedó más remedio que contratar dos plataformas para Drillmar en uno de los astilleros, el único al que se prohibió por la Unión Europea construir barcos convencionales, que era Astano, el único, y hubo que contratar dos plataformas de Drillmar por 48.000 millones de pesetas. Y hubo pérdidas de 2.000 millones de pesetas.

Aquí se ha puesto muy claro esta mañana, señor presidente, señorías, dos cuestiones. La primera, que sin duda el Gobierno del Partido Popular, es decir, el Gobierno de España, llega a la absorción de Astilleros Españoles por parte de Bazán porque era la única solución en la que podía haber alguna viabilidad de futuro para los astilleros ¿Por qué se produce esa absorción? AESA tenía, ya hemos dicho, 24.500 millones de pesetas de pérdida. Bazán, cuando llegamos, tenía 3.500 millones de pesetas de pérdida y le recuerdo que cero carga de trabajo en civiles y en militares. Cero carga de trabajo. En tres años, los astilleros militares, gracias al capítulo VIII, del Ministerio de Ciencia y Tecnología, de la financiación que se ha buscado, consigue no sólo el cien por cien de la ocupación de sus trabajadores, sino una carga de trabajo que a día de la fecha garantiza el pleno empleo hasta el año 2010. Y con esa operación de saneamiento y de colocación en números negros de una empresa que estaba en pérdidas, como mal menor se absorben los astilleros públicos españoles para tratar de continuar ejerciendo su capacidad. Y no nos olvidemos que fuimos los primeros de Europa y los primeros del mundo en materia de construcción naval. Ha salido mejor o peor. Ustedes lo enjuician de una forma y nosotros no la compartimos, porque al final, señor presidente de la SEPI, ustedes nos entregaron unos astilleros en el año 1996 de una forma y nosotros en el 2004 de otra completamente distinta. Es inexorable. No se

olvide usted de que acaba de reconocer aquí que no ha habido grandes contrataciones en los años 2001, 2002...¿Por qué? Porque no podía haber ayudas directas a la construcción naval. Luego el Gobierno del Partido Popular no permitió que se incumplieran los reglamentos comunitarios.

Voy a la segunda parte, señor presidente de la SEPI. A mí me duele que usted no diga aquí (no voy a decir que se mienta, no quiero utilizar esa palabra) toda la verdad. El señor Torres puede no conocerla, pero le voy a leer las contestaciones del Gobierno español a la Comisión Europea justificando por qué, cuando se absorbe Astilleros Españoles por la Empresa Nacional Bazán, estamos cargados de razón. Para que nadie nos diga ahora lo que hicimos mal. Ustedes lo saben. Hay cinco contestaciones del Gobierno español. Puede que el señor Torres no las tenga, el señor presidente de la SEPI tiene la obligación de tenerlas. En cuanto al caso C38/2003, al que usted se ha referido, en el que hay que tener en cuenta —decía el informe del Ministerio de Industria— las respuestas enviadas por España a los requerimientos de información sobre el caso decidido, confirmaba el Gobierno español que SEPI efectuó aportaciones de capital a Bazán, Izar, en 2000, 2001 y 2002, aunque no especifica la cuantía de las mismas. ¿Sabe usted a día de la fecha cuánto está aportando el Gobierno francés a la DCM o Chantiers l'Atlantique? ¿Sabe usted cuánto aporta el Gobierno italiano a Finca-terri? No, no lo sabe porque lo hemos pedido reiteradamente y la Comisión Europea se ha negado a darnos esos datos. No podemos ir de quijotes por Europa, señor presidente de la SEPI, no podemos ser los quijotes de Europa. Eso es lo que, con todos los respetos para el señor Torres, eleva mi tono. En ese sentido, señor presidente de la SEPI, le voy a leer la carta que se envía a la Comisión Europea. El argumento de que Bazán era todavía una empresa militar cuando se efectuó la aportación de capital más importante —el 28 de julio del año 2000—, por lo que las medidas de ayuda estarían amparadas por la excepción prevista en el artículo 296.2, en esta misma línea de argumentación España afirma que, en el caso de que la Comisión considere que algunas de las aportaciones de capital constituyen una ayuda a las actividades de construcción naval civil, esta cuestión debe dirimirse de acuerdo con el procedimiento de cooperación de la Unión Europea-Estado miembro previsto en el artículo 298 del Tratado. Y además se dice respecto al argumento de que una gran parte de los fondos aportados se utilizó para cubrir gastos sociales derivados de las medidas iniciadas por Bazán a finales de la década de los años ochenta para reducir su plantilla, que esos pagos para gastos sociales se transfirieron a una compañía de seguros externa, de acuerdo con lo estipulado en la legislación española, lo que en opinión del Gobierno español, el Gobierno que ustedes critican, con toda la razón probablemente, hace presumir que estas aportaciones de capital no eran ayudas estatales sino medidas de carácter general. En el otro asunto al que usted se ha referido —permítame que lo lea—, relativo a la construcción de un transbordador

pedido por las autoridades de las islas Feroe y que se llevó a cabo con el Astillero de San Fernando, el Estado español sostiene —dice el ministro— que el hecho de que la producción civil y militar estén separadas no es un obstáculo para que en un astillero militar se construya ocasionalmente un buque civil si esta constituye la mejor solución desde el punto de vista técnico. Además España también argumenta que el precio del transbordador cubre los costes de su producción y que no se ha recibido ninguna ayuda estatal para su construcción. Señor presidente de la SEPI, usted sabe muy bien que en Rostock, los astilleros alemanes, se han reducido los salarios. Pero no dice todo, y probablemente lo sepa: que han puesto un sistema de trabajo *just in time* que tiene unas productividades, unas horas extraordinarias y una jornada continuada que eleva a más del doble el salario de los trabajadores del astillero. De modo que hay que decirlo todo, porque que sigamos yendo como si en España fuéramos los tontos de la Unión Europea, que no somos capaces de sacar adelante nada, ni siquiera nuestra construcción naval, cuando ha sido la primera en Europa y de las primeras del mundo, no se lo cree nadie, señor presidente de la SEPI.

Yo comprendo que está haciendo usted un papel difícilísimo. Lo comprendo. Pero lo que no podemos hacer aquí, hablando de 11.000 puestos de trabajo, es comulgar con ruedas de molino. Yo creo que todo el mundo recuerda lo que pasaba en la naval de Sestao en la margen izquierda del Nervión, lo que ha pasado en Cantabria, en Asturias, en Galicia, lo que pasa en Andalucía, en Sevilla, en Puerto Real, la cantidad de puestos de trabajo directos e indirectos que se han perdido. Y usted me alarma cuando dice, como acaba de hacer, que lo que habrá que hacer probablemente sea liquidar la empresa. Es que sólo oír la palabra asusta, señor presidente de la SEPI. Ustedes quieren ahora segregar la parte civil de la parte militar porque saben que la parte militar está en números negros, y hasta este momento lo único que nos ha dicho de la parte civil, aparte de una declaración de buenas voluntades, es que van a hacer operaciones de urbanismo inmobiliario, olvidándose de que todos esos terrenos en los que están los astilleros son concesiones administrativas y algunas de la defensa —sí señor, algunas de la defensa—, reducción de empleo y la separación del sector naval de construcción civil del militar, cuando todos ustedes saben que el sector de la defensa está en números rojos y goza de buena salud de cara al futuro, y eso se dice aquí.

Termino haciéndome una pregunta más, señor presidente de la SEPI. Corea lo está haciendo mal. Corea lleva muchos años utilizando recursos que no debería utilizar para la construcción naval. Lo denunciemos —yo soy diputado desde el año 1989— estando en la oposición y en el Gobierno y los socialistas desde la oposición y desde el Gobierno para repartirnos bofetadas unos a otros cuando hemos estado en el Gobierno y en la oposición hablando de la competencia desleal de Corea o ahora de la de China o de la de Japón. ¿Qué hemos conseguido? Nada. ¿A Corea le va bien? Le va

bien, ya lo creo que le va bien, señor presidente de la SEPI, usted lo acaba de decir hoy. ¿Y a Estados Unidos, al que nos hemos referido aquí? ¿Qué han hecho con su tráfico de cabotaje? ¿Le va bien a Estados Unidos? ¿Y qué pasa ahora con Francia, con Italia o con Alemania? ¿Les va bien? Les va bien. ¿Por qué a España no? ¿Por qué tenemos que renunciar en este momento a la defensa de lo que ha hecho un Gobierno anterior, sea o no del Partido Popular, sea o no del Partido Socialista? A partir de ahora les corresponde a ustedes y no a nosotros, que para eso hemos perdido las elecciones, poner medidas de cara al futuro para salvar al sector de construcción naval.

Señor presidente de la SEPI, termino. Le agradezco su comparecencia, pero después de haber oído lo que usted ha dicho pienso que ha venido aquí a presentar lo que en la última intervención ha manifestado, la liquidación del sector de construcción naval en España, sobre todo la liquidación del sector de construcción naval civil, y no puede usted pretender que nosotros vengamos aquí a darle el plácet a esa intervención y a esa liquidación. Señor presidente de la SEPI, nos tendrán a su lado para todas aquellas medidas que signifiquen seguir peleando por los intereses de España, no contra nadie y mucho menos contra la Unión Europea, pero sí haciendo valer lo que somos y lo que queremos ser, pero no nos tendrán a su lado de ninguna manera para entregarnos a lo que son los intereses de otros países que están salvando su sector naval mientras que nosotros nos estamos plegando definitivamente a liquidarlo, como usted ha dicho.

El señor **PRESIDENTE**: Correspondía un breve turno para conclusiones y no para reabrir el debate, que es lo que acaba de suceder.

Señor Sánchez i Llibre.

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: Señor presidente, en primer lugar quiero agradecer las explicaciones complementarias que nos ha aportado el presidente de la SEPI. Como resultado final de sus aportaciones, se puede llegar a la conclusión de que, efectivamente, la continuidad de la empresa Izar es prácticamente imposible ya que, ante sus balances y con las devoluciones inmediatas de dichas ayudas, va a entrar en quiebra. El señor presidente de la SEPI ha dicho que si entra en quiebra, en un plazo de tres o cuatro meses dicha empresa debe ir a la liquidación, y para ir a la liquidación ustedes plantean la segregación de la construcción civil de la construcción militar. Pero también es cierto que dentro del tráfico mercantil español hay muchísimas empresas que están en quiebra y que no van a la liquidación inmediata en los próximos cuatro meses, esto es, se trata de empresas que están en quiebra y que quizá con un plan de saneamiento pueden ir a la suspensión de pagos y no liquidar la compañía. Esto en el tráfico mercantil privado español lo estamos observando cada día y, afortunadamente, no todas las empresas que están en quiebra en estos momentos han de liquidar forzosamente a los cuatro meses. De todas formas,

estamos hablando de una empresa pública, de una empresa que está bajo la mirada atenta de la Unión Europea, es decir, de una empresa estatal. Por tanto, desde la objetividad que caracteriza a Convergència i Unió, les pedimos a ustedes un debate sosegado y objetivo. He dicho en mi intervención que el planteamiento del Gobierno era precipitado e improvisado y usted ha contestado que ni precipitado ni improvisado, sino que se trata de un planteamiento rápido porque la situación es precaria por las devoluciones. No sé si es posible plantar cara a Europa. Usted ha dicho que no en su intervención, que plantar cara a Europa para que sean reconsideradas estas devoluciones es totalmente imposible. Pues bien, si no podemos plantar cara a Europa porque legalmente nos lo imposibilite, elaboren un plan de viabilidad que no comporte necesariamente el cierre de producción de las diferentes ciudades que tienen astilleros civiles. Sería interesante implicar no solamente a las comunidades autónomas sino también a los 11 ayuntamientos para que sean sensibles y puedan participar en las soluciones de futuro. Este es un tema lo suficientemente importante no sólo para las autoridades autonómicas sino también para que participen los ayuntamientos afectados. Y si no hay más remedio, tal y como he deducido de su intervención, que ir a una privatización de los astilleros civiles, si el Estado no plantea instrumentos financieros adecuados para motivar al capital privado a la compra de dichos astilleros, seguramente se irá a un cierre inevitable. Por lo tanto, desde Convergència i Unió solicitamos que no se produzcan reducciones de empleo en los diferentes centros de trabajo, que no se cierren por falta de comprador, y si esto se produjera, deben ponerse encima de la mesa mecanismos financieros importantes para motivar a la iniciativa privada a la compra de dichos astilleros.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Azpiazu.

El señor **AZPIAZU URIARTE**: Yo quiero agradecer al señor Martínez Robles la segunda parte de su intervención porque ha sido bastante más clarificadora, a pesar del seguro mal trago que ha tenido que pasar para explicar ciertas cuestiones. Nos ha puesto más en evidencia, si acaso, la urgencia de la situación; ha puesto encima de la mesa la posible liquidación del sector en cuatro o cinco meses si no se hace nada, según él, y las actuaciones parece que van primero por la separación de lo civil de lo militar; es decir, que lo militar parece que tiene futuro y números negros, como señalaba el diputado del Partido Popular, a pesar de lo cual no va a haber ningún problema. Donde sí va a haber problema, aunque no lo quiera decir —se lo voy a adelantar yo para facilitarle el trabajo—, es en el civil. Usted dice que en los astilleros civiles sólo se va a seguir adelante —es mi interpretación, y creo que lo ha dicho así— en la medida en que el sector privado entre en esta actividad. Cualquiera de los aquí presentes no tendría imaginación suficiente para pensar quién puede entrar en un astillero civil actual, dadas las perspectivas que, según usted, tienen estos astilleros. Si la cartera de

pedidos actualmente está en blanco, no sé qué loco empresario se arriesgará en comprarlos. Usted, sin decirlo directamente, lo que está indicando es que en cuatro o cinco meses se va a proceder a la liquidación —entiendo yo— de los astilleros civiles, tanto en Sestao como en Puerto Real, etcétera. Esta es la impresión que he sacado. Mucho tendría que explicar al final de esta sesión para convencerme de que Sestao, que es la planta que más me preocupa, tenga alguna viabilidad de futuro. Yo sinceramente no la encuentro. Me tendría que decir qué posibilidades ve, si muchas, pocas o ninguna. La impresión que he sacado yo, y creo que es bastante lógica, es que los astilleros civiles van a tener un futuro negro, que van a desaparecer con las implicaciones que tiene en el empleo tanto directo como inducido y con las consecuencias y efectos negativos que va a comportar en una zona determinada, en este caso la margen izquierda. Yo creo que habría que empezar a hablar, como ha hecho el señor Torres en la intervención anterior, de efectos paliativos, es decir, qué se piensa hacer desde el sector público en aquellas zonas en las que los astilleros civiles desaparezcan, qué tipo de actuaciones paliativas se van a emprender, cómo se va a regenerar la actividad, cómo se va a tratar de dinamizar el área, cómo se va a generar empleo, etcétera. Yo entiendo que usted o el Gobierno se resistan a decir que los astilleros civiles se van a cerrar. Pero según su exposición creo que no cabe deducir ninguna otra cosa. Yo lo siento mucho por los astilleros que se vayan a cerrar, por los trabajadores que se van a quedar sin empleo y por la pelea que hemos tenido políticamente por mantener la actividad de Sestao. Ojalá me dé noticias nuevas y diferentes para poder seguir hablando sobre esto y mantener la esperanza, pero yo sinceramente lo veo bastante negro.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: La intervención como respuesta del señor presidente de la SEPI es clarificadora en la medida en que expresa todas las contradicciones de un discurso. Posiblemente entre un discurso que piense con matices que estamos en una situación difícil y un discurso que parte del supuesto de que somos competitivos pero no lo somos, que el problema está exclusivamente en Corea y que no hay un problema a nivel mundial y en particular en la Unión Europea, entre el discurso de que curiosamente lo que hay que hacer es cerrar, dismantelar y hacer de eso sinónimo de competitividad, estamos recorriendo un camino desde 1986 que lleva a la nada, al vacío, a la destrucción, a eso que dijo usted: a cerrar y dismantelar. Sin embargo, tendría que explicarnos cómo puede hacerse competitivo lo que hay cerrando y dismantelando, o bien privatizando. Hay una cuestión que está muy clara: es imposible que en una empresa con pérdidas vaya a entrar nadie del capital privado; imposible. Usted sabe como yo que la Unión Europea va a aceptar una cierta ayuda pública basada en condiciones drásticas de reducción de capacidad. Nos debería decir cuánta reducción de

capacidad va a haber y a quién va a afectar desde el punto de vista territorial. Nosotros partimos del punto cero, que es la anulación de la construcción civil. Esto parece que no afecta a Galicia porque nos dejan ustedes con una parte de la construcción militar, pero tendremos el problema de cómo mantener a otros cuando no tengamos construcción civil. Esto es conducir al sector naval, en el Estado español, al desastre, por una cuestión muy clara: usted sabe tan bien como yo que los contratos que está consiguiendo el Estado español —y ahí podríamos hablar de competitividad en el terreno militar— los consigue porque los Presupuestos Generales del Estado subvencionan esa construcción. Hemos visto durante varios años con el Partido Popular cómo se desplazaban a I+D lo que eran gastos no en I+D sino para pagar las fragatas. Y yo aplaudo esa decisión, pero ese tipo de mecánica es mucho más complejo y más variada. Fue lo que intenté comunicarle cuando le dije todos los mecanismos que existían a nivel mundial en los Estados para poder financiar de forma indirecta a la construcción naval. Ese es el tema en cuestión y es lo que hace, en definitiva, que haya una diferencia cualitativa grande entre el Estado español y otros Estados europeos.

Por otra parte, señor presidente, a estas alturas ustedes nos deberían de decir, ya que los pilares del plan son el industrial, el laboral y el territorial, desde el punto de vista de capacidad productiva, cuánta es la reducción que la Unión Europea considera aceptable —ustedes lo saben perfectamente y además es uno de los debates, el debate de la reducción—; en el ámbito laboral, cuántos cuadros de personal se van a reducir, y en el aspecto territorial, si se van a cerrar centros o a dismantelar, dígnanos ustedes cuáles. Eso al fin y al cabo se ha insinuado ya en los medios de comunicación. No es de recibo que se filtren a los medios de comunicación perfiles o diseños de política industrial y en sede parlamentaria no se quiera aceptar el debate. Esto me parece totalmente incorrecto.

Acabo con una cuestión: pienso que con sus actitudes y sus mentalidades el desastre está asegurado. Cuando se va a una negociación política hay que ir con otra mentalidad. Usted parte del principio de que lo que hay en el Estado español no vale para nada. Franca-mente, se lo tengo que decir así. El debate no se puede situar así. Yo le acepto que hay cantidad de defectos y problemas —es verdad, e intenté también decírselo en mi comunicación—, entre otros, andar desplazando miles de kilómetros barcas, parte de los barcos, de un lugar a otro. Sin embargo, seguramente ustedes no van a prescindir de eso, es curioso. Aceptan un tipo de filosofía para un sector como el militar, que saben ustedes que es una filosofía que en el sector civil y en muchos Estados europeos está funcionando, mal que les pese. No nos cuenten el rollo de Corea porque es algo que no consideran ni lo tienen en cuenta las publicaciones de todos los grandes constructores de la Unión Europea; en todo caso, hablan de la financiación de los barcos, del problema de la depreciación del dólar. Eso sí que son problemas para ellos, pero nunca los meten en un

ensarillado exclusivo, porque si vamos a la protección máxima, efectivamente es la de Estados Unidos, de la cual curiosamente nunca se oye hablar. Eso sí que es protección en regla.

Saben ustedes —y lo sabía la señora Rituerto antes de irse— que ella negoció unas condiciones respecto a que habría que cerrar o dismantelar a cambio de ayudas, y ese fue el punto en el que dejó el Partido Popular el debate dentro de la Unión Europea. Por eso yo decía antes que es imposible entender esto si no tenemos en cuenta todo el proceso hasta el año actual, desde 1986. Usted aludió además a ello con una frase muy expresiva y dijo: No, es que el Partido Popular tampoco dio la batalla política a fondo. Efectivamente, no la dio políticamente a fondo, hizo un sucedáneo a través de un método formal que la Unión Europea no acepta porque a estas alturas de la película resulta muy evidente. Yo creo que o tenemos otra mentalidad muchísimo más combativa y partimos de la consideración de que es un sector industrial que vale la pena defender, o el resultado final será un desastre, y no estamos en condiciones en ciertos territorios del Estado español, en particular en la comarca de Ferrol, de ir a mayores desastres. Le advierto que es imposible la reindustrialización de esas zonas, y en concreto de Ferrol, con una industria alternativa de semejante capacidad, valor tecnológico y cualificación, y pienso que tendremos que combatir por eso. Le anuncio que, dentro de nuestras limitadas posibilidades, nuestra oposición a estos proyectos está cantada, y me gustaría que usted definiese aquí qué entiende por privilegiar la construcción militar; si va a quedar un centro de construcción civil, dígalo, diga cuál es y cómo se va a hacer, por ejemplo, en el caso de ría del Ferrol para mantener dos instalaciones de tanta importancia tecnológica y de tanta cualificación, con unas infraestructuras fundamentales. Digan qué van a hacer. ¿Qué pasa, que dentro de diez años van a dismantelar totalmente una de ellas y pasar a especulación los terrenos? Pues yo le digo que allí no va a haber capacidad para eso. Aquello no está en condiciones de asumir una reestructuración urbanística de semejante calado en una sociedad en declive económico, social, desde todos los puntos de vista, con un envejecimiento total de la población. Yo creo que esto merece un debate de verdad no solamente sosegado sino mucho más lento, y le repito que ante la Unión Europea yo sé perfectamente que si ustedes tuvieran voluntad política se puede retrasar muchísimos más meses el proceso final, y todos nos tendríamos que ver la cara ahí porque, le repito, después del año 2005 las condiciones de competencia mundial van a cambiar porque todos necesitan hacer contratos no como los están haciendo, perdiendo dinero y cada uno los encubre como puede, pero los están haciendo todos, incluida Corea, con muchas pérdidas de dinero. No hablemos ya de Estados Unidos o de otros Estados europeos. Esta es la cuestión. Lamento que esto no de más de sí, aunque no sea nada más que por una cuestión de transparencia, a partir de la cual podríamos llegar a alguna aproximación de posturas. Ahora, si el criterio es: des-

mantelemos, que esa es la competitividad, la modernidad y el futuro, no es posible.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torres.

El señor **TORRES BALAGUER**: El tono ha ido aumentando, no disminuyendo, pero siempre con la voluntad, entiendo yo, de construir.

A mí me resulta difícil situar ahora el razonamiento empresarial, porque he escuchado al señor Rodríguez y he percibido un planteamiento emocional, lo que él desea, cómo padece por su pueblo, por su zona, y eso lo compartimos todos, pero es que este no es un tema emocional. Igual que el señor Fernández de Mesa no deja de insistir en que somos quijotes de Europa, etcétera. Nosotros nos hemos dado una presencia en la Unión Europea que nos ha reportado inmensos beneficios para nuestra economía. No estaríamos en la situación en que estamos si no estuviésemos integrados en la unión monetaria y no hubiésemos integrado nuestras normas ni se hubiesen concordado con las directivas comunitarias. Eso le ha dado una riqueza a España inmensa que tiene su contrapartida, que es respetar el marco jurídico que hemos refinado y que todos sabemos que no podemos saltarnos. Por tanto, me preocupa una constante referencia a que somos tontos, nos engañan, los otros países hacen trampas y parece que nosotros no sabemos hacerlas. Nosotros vamos a ayudar todo lo que podamos a los astilleros, eso es evidente; pero lo que no vamos a hacer es no saltarnos las normas europeas cuando nos convengan y saltárnoslas cuando no nos convengan. Eso no son reglas del juego que se puedan aplicar.

Creo que el señor presidente de la SEPI ha sido muy claro. En estos momentos se está esbozando un plan industrial y no hay todavía una definición del plan porque, entre otras cosas, tendrá que pactarlo, me imagino, con la Unión Europea, con los sindicatos y con quien él considere, y supongo que cuando tenga el plan nos lo presentará antes que a nadie. Pero tendrá que redactarlo de acuerdo con todos los informes técnicos. Por tanto, sé que hay una compulsión de pedirle que vaya por delante, pero seamos razonables, estamos hablando de menos de cien días. No quiero volver a hablar de la herencia, pero es indiscutible que la situación que tenemos viene provocada precisamente por no hacer frente a la situación en cada momento, y está reconocido el fracaso. Cuando el señor Fernández de Mesa hace referencia a los 11.000 puestos de trabajo y dice que están por encima de todo, no sé de qué manera se es más responsable, no sé de qué manera se puede entender que estamos trabajando, que el Gobierno está trabajando para preservar el mayor número posible de puestos y para dejar la parte que tiene una demanda rentable. El problema es si hay o no demanda rentable. Si no la hay, ¿qué hacemos, la pintamos, nos la inventamos? Si hay cambios tecnológicos, mejora de la productividad, etcétera, ¿es algo que se puede sacar de la noche a la mañana, o el período de maduración de estas cuestiones de las que estamos hablando es lento y en él se ha

fracasado hasta la fecha? ¿Por qué nosotros nos comprometemos en el año 1997 a aumentar la productividad en unos porcentajes y no lo hemos conseguido? Porque no lo hemos conseguido, ese es un dato objetivo; estamos en peor situación competitiva. ¿Qué pasa en Corea? Que pase lo que quiera. ¿Que ellos hacen barcos estándar y tienen una productividad muy alta en ese segmento del mercado? Por supuesto que no citan a Corea, es que está fuera de juego. Ellos —por decirlo con una expresión un poco inadecuada— van a su bola, tienen un mercado que produce a unos precios muy competitivos y en ese sentido no tienen nadie que les haga sombra, por eso no lo citan. Estamos hablando de lo que somos capaces de captar, y no somos capaces en estos momentos de captar demanda rentable. La postura que nos traen aquí es hacer una empresa rentable y asentar de la mejor manera el máximo número de puestos de trabajo y buscar una solución alternativa al resto. Yo entiendo que esa es una posición responsable por parte del Gobierno, por parte de la SEPI: salvar lo máximo posible y en lo que se tenga que intentar buscar una solución alternativa, poner los medios para que se busque. Lo que no nos parece responsable a mi grupo y a mí es obviar una situación que lleva a la quiebra si no hoy, pasado mañana, porque no podemos olvidarnos de que la Unión Europea sancionaría al Gobierno del Estado y de una manera muy contundente. Nosotros queremos estar en la Unión Europea y no queremos estar contra la Unión Europea. Por tanto, por resumir, entiendo que la postura es asentar a la SEPI como empresa rentable, como empresa que pueda captar cada vez más la demanda, que debemos y podemos ir a por ella. No podemos pedir imposibles, no podemos intentar competir con barcos que tienen un 40 por ciento de diferencia en coste respecto a lo que nosotros somos capaces en estos momentos de plantear. En ese sentido, quiero congratularme de que los trabajos vayan en la línea de mantener el máximo número de puestos de trabajo y buscar unos mercados que nos den estabilidad en el futuro, pero no pongamos toda la porquería debajo de la alfombra para ver qué pasa, porque eso nos explotaría y nos llevaría a tener cero construcción naval en España, tanto civil como militar.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir el debate, tiene la palabra el señor Martínez Robles.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES** (Martínez Robles): Agradezco a SS.SS. esta segunda participación y tomo buena nota de sus sugerencias.

Quisiera hacer algunos comentarios. En primer lugar quiero manifestar una cierta decepción porque, salvo en alguna de las intervenciones, SS.SS. no han hecho referencia a la cuestión que creo que es más preocupante, que es la situación en la que ahora mismo se encuentra la empresa y cómo podríamos salir de ella. Yo he hecho una propuesta en mi primera intervención sobre esta cuestión, y aunque en la réplica no se han hecho las

críticas que en la primera me gustaría por lo menos haberles concienciado de que esta es la situación. Yo creo que aquí, señor Fernández de Mesa, está el punto de lo que decimos uno y otro. Usted hace referencia a que esas 50.000 familias van a perder su empleo, pero no es esa la cuestión; la cuestión es que esas 50.000 familias están a punto de perder su empleo no por nuestra actuación, que llevamos aquí tres meses, pero la situación real es que efectivamente estas familias, si no hacemos nada, van a perder su empleo. Ya que a usted le gustan mucho las precisiones me gustaría hacerle algunas de gran interés. Ha dicho —y no es correcto, si me lo permite— que la no contratación de barcos civiles durante los años 2001, 2002 y 2003 tenía como causa que el Gobierno del PP no había dado ayudas a los astilleros civiles, pero usted sabe que eso no es cierto, y lo sabe también la Comisión Europea que ha cuantificado las ayudas ilegales que dio el Gobierno en más de 1.100 millones de pesetas. A pesar de las ayudas ilegales que el Gobierno le dio a los astilleros civiles, a pesar de eso no se pudo contratar. Esa sería la idea que usted apuntaba. Por otra parte, efectivamente no hay datos ni la Comisión tiene datos sobre la DCN, que como usted muy bien sabe es un astillero militar y, por tanto, no está sometido a las reglas de la competencia. **(El señor Fernández de Mesa Díaz del Río: ¿Y Bazán?)** Bazán es un astillero militar también. Yo creo que usted todavía no ha visto muy bien lo que ha pasado en el expediente, y es que las ampliaciones que se hicieron en Bazán se han destinado, una vez unida la empresa, a financiar las pérdidas de los astilleros civiles. Eso es exactamente lo que ha pasado. Yo creo que el Partido Popular ha sido muy hábil durante este tiempo. Recibió unos astilleros quebrados —ustedes lo han dicho— y ha conseguido devolverlos de nuevo quebrados, y le recuerdo que en el camino se ha gastado más de 4.000 millones de euros.

En cuanto al señor Sánchez i Llibre, yo creo que no estamos en un proceso de quiebra, ni es posible entrar en un proceso de quiebra. Un proceso de quiebra es una especialidad de un proceso de disolución-liquidación. En ese proceso de disolución-liquidación las empresas pueden funcionar, pero pueden funcionar con las limitaciones que se recogen en el Código de Comercio y en la Ley de Sociedades Anónimas. Por ejemplo, no pueden hacer nuevas contrataciones, tienen que hacer actividades dirigidas a la liquidación de la empresa. En cualquier caso estoy de acuerdo con él. La situación de los astilleros no es una cosa de hoy para mañana. Será un proceso largo en el que esperamos que no se entre en un proceso de disolución. No estoy hablando de procesos de disolución ni de liquidación. Esa es la posibilidad que hay. Hay que adaptarlos y hay que conseguir la entrada de inversores privados en cuanto que son los que van a permitir la supervivencia de estos astilleros. También tomo buena nota de lo que apunta sobre la necesidad de establecer un mecanismo financiero que pueda alentar un poco la inversión privada en este campo que es tan complicado.

El señor Azpiazu ha hecho unas consideraciones que yo creo que son muy importantes y que reflejan la situación en la que estamos. En su intervención al final ha dicho: No es posible que participen inversores privados en la construcción naval civil porque no es rentable. Después hay una demanda para que sí entre el sector público, pero —yo creo que esa es la situación que existe— tenemos una norma de la Comunidad que impide que el sector público actúe como un inversor privado. El señor Azpiazu dice, en relación con el sector privado, que estas son las mismas dificultades que tiene el sector público en esta materia. Efectivamente, estamos ante una actividad económica en la que, dadas las circunstancias que existen alrededor y que venimos analizando esta mañana, la actividad es difícilmente rentable para el sector privado —usted ha dicho que no es posible prácticamente que entre el sector privado— y para el sector público. En todo caso, me gustaría que el señor Azpiazu no pusiese en mi boca cosas que no he dicho. No estoy diciendo que se vayan a cerrar los astilleros civiles ni he dicho que se vaya a cerrar el astillero de Sestao; no lo he dicho de ninguna manera. Simplemente he dicho que las condiciones que se establecen en el marco al que venimos refiriéndonos impiden que los astilleros civiles puedan sobrevivir con financiación pública y exigen para ello, al menos en parte, financiación privada. Eso es lo único que he dicho. No he hablado de liquidación, de disolución ni de cierre. No he dicho esas palabras. Por favor, no las ponga en mi boca. Sobre estos asuntos, sobre los efectos paliativos, etcétera, tendremos ocasión de hablar en otros momentos.

Señor Rodríguez, nosotros tenemos datos. Próximamente les proporcionaré datos de los estudios que estamos haciendo y que determinan cuáles son las posibilidades y condiciones de la competencia en este sector en el futuro y podremos discutir sobre estos datos y sobre si determinan o no la capacidad de sobrevivir de la construcción civil española. Además, vuelve a insistir

en lo mismo, en que la construcción militar se mantiene porque está financiada por los presupuestos y hace una especie de petición para hacer lo mismo con la civil. Probablemente se podría hacer y de hecho se ha hecho, lo que pasa es que las normas comunitarias no lo permiten. Las normas comunitarias no permiten —eso lo debemos tener claro— que haya financiación pública en estos casos para los astilleros.

El señor Azpiazu hace referencia a la situación en la que nos encontrábamos en 1997, en que se discutía cuál era la capacidad, con qué capacidad podría sobrevivir, cómo iban a resultar las exigencias que se impusieran por la Comunidad, etcétera. Ese momento ya está pasado; ahora estamos en las consecuencias de aquel acuerdo. Ya no se trata de decir cuáles son las reducciones de capacidad que tiene que aplicar la construcción civil española, sino que estamos — como vengo diciendo toda la mañana— un paso más allá, estamos en una situación mucho más difícil porque ahora se nos dice que no es posible que haya nueva financiación pública para la construcción naval civil. En esa situación estamos. No se trata de que mi posición sobre este particular sea pesimista, en absoluto, pero sí es necesario que los planteamientos que se hagan sobre la construcción naval civil sean realistas y partan de lo que podemos hacer, cuál es el marco europeo, las condiciones mundiales, la capacidad de cambiar estas reglas de la Unión Europea, etcétera. Por supuesto, el Gobierno va a dar todas las batallas que tenga que dar en esta dirección, pero las cosas son como son y la urgencia de las cuestiones que tenemos que resolver nos lleva a tener que tomar decisiones en el corto plazo.

Estas son las cuestiones de las que he tomado nota y a las que quería contestar.

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

Eran las dos y diez minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

