



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 194

ECONOMÍA Y HACIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO GUTIÉRREZ VEGARA

Sesión núm. 12

celebrada el miércoles, 23 de febrero de 2005

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (Martínez Robles) para informar sobre:

- | | |
|--|---|
| — El Plan industrial para Izar, implicaciones territoriales del mismo, así como gestiones para conseguir cartera de pedidos en la construcción civil. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/000075.) | 2 |
| — La nueva propuesta de la SEPI para Izar. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/000344.) | 2 |
| — Los programas de privatizaciones que se van a emprender en el año 2005, criterios de selección de las empresas respecto de este proceso y calendario estimado para las privatizaciones. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000362.) | 2 |

— La posición del Gobierno ante las reclamaciones de la Comisión Europea de devolución de presuntas ayudas ilegales por el grupo Izar, así como sobre medidas para superar la actual situación crítica que vive el sector público de la construcción naval. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000042.)	2
— La situación del grupo Izar, de construcción naval civil y militar, con especial referencia a Izar-Fene, ante las reclamaciones de la Comisión Europea, la competencia internacional, la falta de carga de trabajo y los criterios de la OCDE, así como sobre las medidas del Gobierno para superar esta grave crisis. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000043.)	3
— El estado de las negociaciones con la Comisión Europea sobre el futuro de Izar. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000076.)	3
— El plan industrial para la empresa Izar. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000099.)	3
— Los objetivos económicos y sociales del nuevo plan para Izar. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000130.)	3
— El futuro de los astilleros de Izar. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000147.)	3
— El acuerdo de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) y algunos sindicatos sobre la empresa pública Izar. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000174.)	3
— Los acuerdos con la Comisión Europea en relación con el nuevo grupo Izar. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000225.)	3
Proposiciones no de ley:	
— Relativa al futuro de Izar. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000039.)	24
— Relativa al futuro de Izar y, en particular, de sus centros en la ría de Ferrol. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000311.)	24

Se abre la sesión a las nueve y treinta y cinco minutos.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES (MARTÍNEZ ROBLES) PARA INFORMAR SOBRE:

- EL PLAN INDUSTRIAL PARA IZAR, IMPLICACIONES TERRITORIALES DEL MISMO, ASÍ COMO GESTIONES PARA CONSEGUIR CARTERA DE PEDIDOS EN LA CONSTRUCCIÓN CIVIL. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/000075.)
- LA NUEVA PROPUESTA DE LA SEPI PARA IZAR. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/000344.)

— LOS PROGRAMAS DE PRIVATIZACIONES QUE SE VAN A EMPRENDER EN EL AÑO 2005, CRITERIOS DE SELECCIÓN DE LAS EMPRESAS RESPECTO DE ESTE PROCESO Y CALENDARIO ESTIMADO PARA LAS PRIVATIZACIONES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000362.)

— LA POSICIÓN DEL GOBIERNO ANTE LAS RECLAMACIONES DE LA COMISIÓN EUROPEA DE DEVOLUCIÓN DE PRESUNTAS AYUDAS ILEGALES POR EL GRUPO IZAR, ASÍ COMO SOBRE MEDIDAS PARA SUPERAR LA ACTUAL SITUACIÓN CRÍTICA QUE VIVE EL SECTOR PÚBLICO DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/000042.)

- **LA SITUACIÓN DEL GRUPO IZAR, DE CONSTRUCCIÓN NAVAL CIVIL Y MILITAR, CON ESPECIAL REFERENCIA A IZARFENE, ANTE LAS RECLAMACIONES DE LA COMISIÓN EUROPEA, LA COMPETENCIA INTERNACIONAL, LA FALTA DE CARGA DE TRABAJO Y LOS CRITERIOS DE LA OCDE, ASÍ COMO SOBRE LAS MEDIDAS DEL GOBIERNO PARA SUPERAR ESTA GRAVE CRISIS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/000043.)**
- **EL ESTADO DE LAS NEGOCIACIONES CON LA COMISIÓN EUROPEA SOBRE EL FUTURO DE IZAR. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/000076.)**
- **EL PLAN INDUSTRIAL PARA LA EMPRESA IZAR. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/000099.)**
- **LOS OBJETIVOS ECONÓMICOS Y SOCIALES DEL NUEVO PLAN PARA IZAR. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/000130.)**
- **EL FUTURO DE LOS ASTILLEROS DE IZAR. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000147.)**
- **EL ACUERDO DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES (SEPI) Y ALGUNOS SINDICATOS SOBRE LA EMPRESA PÚBLICA IZAR. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/000174.)**
- **LOS ACUERDOS CON LA COMISIÓN EUROPEA EN RELACIÓN CON EL NUEVO GRUPO IZAR. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/000225.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión con la intervención de don Enrique Martínez Robles, respondiendo a todas las comparecencias solicitadas, que se concentran en una sola.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES** (Martínez Robles): Muchas gracias, presidente.

Señorías, el objeto de mi comparecencia es atender varias solicitudes de los grupos parlamentarios Popular y Mixto, para informar de cuestiones relativas a Izar y

adicionalmente, de conformidad con la petición formulada por el Grupo Parlamentario Popular, informar sobre el programa de privatizaciones de SEPI en el presente ejercicio. Lo que procede es atender primero a las solicitudes de información relativas a Izar, terminando mi intervención con nuestras previsiones de desinversión.

No es la primera vez que comparezco en esta Comisión para informar a SS.SS. sobre la empresa pública Izar. En julio del año pasado tuve la oportunidad de darles cuenta de las actuaciones que SEPI había desarrollado hasta ese momento en la compañía. Hoy retomo mi intervención donde la dejé el 27 de julio para transmitir a SS.SS. el resultado del trabajo que hemos realizado desde entonces. Como les decía, en julio, al asumir la responsabilidad de la presidencia de SEPI me encontré con una situación francamente difícil en el grupo público de construcción naval Izar, teniendo que afrontar los resultados de las desafortunadas decisiones que el anterior Gobierno, a través de SEPI, adoptó en relación con los astilleros públicos. Como es sabido, se realizaron aportaciones de capital que finalmente han sido declaradas incompatibles por la Comisión, según decisiones de 26 de octubre de 1999, sobre los créditos fiscales; de 12 de mayo de 2004, por importe de 308 millones de euros y finalmente, de 20 de octubre de 2004, por 556 millones de euros. Estas tres decisiones totalizan un importe de ayudas a devolver por Izar, incluidos los intereses de demora, de 1.250 millones de euros, lo que provocaba un fuerte desequilibrio patrimonial en la empresa. Pero no son sólo estas decisiones de la Comisión las que han situado a Izar al borde de la quiebra. El origen del problema está en la propia decisión de integrar los astilleros públicos civiles, junto con Bazán, la empresa de construcción naval militar, en una nueva sociedad de Izar, sin abordar los verdaderos problemas de fondo que los astilleros públicos civiles tenían desde 1998. Por ello, Izar nació como un proyecto que desde el principio ofrecía grandes dudas de viabilidad, además de los bajos niveles de ocupación efectiva. Las pérdidas acumuladas desde su constitución en el año 2000 hasta 31 de diciembre de 2004 han ascendido a algo más de 800 millones de euros, sin tener en cuenta las provisiones dotadas por las ayudas declaradas incompatibles y el coste del expediente de regulación de empleo.

Cuando comparecí ante esta Comisión en julio de 2004 destacué la necesidad urgente de afrontar el problema Izar en todas sus vertientes y orientar la transformación de la empresa hacia un horizonte de viabilidad solvente. Y ello con transparencia, dialogando con sindicatos, informando a las comunidades autónomas y ofreciendo a la Comisión Europea la mejor disposición de colaboración. Esta comparecencia me permite ofrecer a SS.SS. el balance de lo realizado hasta hoy en esta compañía.

Como ya les indiqué en mi anterior comparecencia, el trabajo comenzó el día 13 de mayo, inmediatamente

después de conocer la decisión de las autoridades comunitarias de 12 de mayo, con la constitución de un grupo de trabajo que emitió un informe el 24 de junio de 2004, elevado a la comisión delegada para Asuntos Económicos. Dentro del plazo de dos meses establecido en la propia notificación de la decisión, el Gobierno informó a la Comisión Europea con fecha de 17 de julio de las medidas previstas para dar cumplimiento a la misma, trasladando las directrices elaboradas por el grupo de trabajo y anunciando el propósito de un plan industrial para adaptar la capacidad y la estructura empresarial de Izar a la situación del mercado de construcción naval, a las necesidades de la defensa nacional y al impacto de la devolución de la SEPI. Partiendo de las directrices de actuación que marcaba dicho informe, junto con las conclusiones a las que llegó SEPI, fruto del análisis de la situación de la compañía, se realizó una propuesta a los representantes de los trabajadores el día 7 de septiembre de 2004. La propuesta estaba basada en dos principios fundamentalmente. En primer lugar, en la necesidad de preservar la actividad militar ante los efectos de la liquidación de la compañía, mediante su segregación previa a la entrada en causa legal de disolución a una nueva compañía que agruparía los activos y el personal necesario para la realización de su actividad de forma rentable y viable a medio plazo. En segundo lugar, en garantizar que el inevitable proceso de liquidación de Izar se realizaría de forma voluntaria y ordenada para posibilitar que los activos no incorporados a la sociedad segregada fueran adquiridos por empresas de mayoría privada en condiciones de mercado y con la finalidad de mantener la actividad en todos ellos de forma compatible con la regulación comunitaria de la competencia.

Además, se trataba también de posibilitar que Izar pudiera recibir las aportaciones necesarias para realizar el proceso de reestructuración garantizando con ello los derechos de los trabajadores y los compromisos contraídos con terceros. De los hechos producidos durante la negociación de este plan con los sindicatos se pueden destacar dos aspectos. Se alcanzó un acuerdo el 23 de septiembre, por el que las partes SEPI e Izar y las organizaciones sindicales adquirieron unos compromisos que básicamente consistían en mantener la actividad militar y la actividad civil y acordar la estructura societaria resultante. Todo ello teniendo en cuenta el marco comunitario. Por otra parte, el 4 de octubre de 2004, se celebró una reunión conjunta con los sindicatos y el entonces comisario europeo de la Competencia, señor Monti. En esta reunión el comisario consideró la compatibilidad del plan presentado por SEPI con la normativa comunitaria, especificando además que la compañía militar segregada podría realizar actividad civil con un límite del 20 por ciento de su facturación total y aclarando que Izar podría llevar a cabo la aplicación de las medidas laborales necesarias en el proceso. Asimismo estableció un plazo hasta finalizar el año para que se enviase a la Comisión un plan consensuado por

ambas partes con el fin de facilitar la búsqueda de un acuerdo.

La negociación con los sindicatos culminó positivamente con el acuerdo marco alcanzado el 16 de diciembre, firmado por Izar, SEPI y las federaciones de Metal de Comisiones Obreras y UGT y también de USTG, que representaban a la mayoría de los trabajadores de Izar. Las federaciones de CIG, ELA y la del Metal de CAT no suscribieron el acuerdo, si bien el propio acuerdo prevé la posibilidad de una futura adhesión de estas federaciones. El acuerdo marco parte de una declaración inicial en la que los firmantes consideran puntos básicos de coincidencia en los que se basa el acuerdo los siguientes: la necesidad de preservar el empleo adaptando los astilleros públicos a la fuerte competencia del mercado, mejorando su competitividad, y de hacer frente a la situación creada por la devolución de las ayudas declaradas incompatibles por la Comisión Europea. La entrada de Izar en causa legal de disolución a partir de la comunicación fehaciente por parte de la Comisión Europea de la decisión adoptada sobre las ayudas declaradas incompatibles y en cualquier caso el 31 de diciembre de 2004, cuando se cerrase la contabilidad anual de la compañía. El objetivo común de mantener la actividad en los centros militares y civiles, así como la de la industria auxiliar. Por último, que las decisiones que se adopten en el desarrollo del acuerdo deberían garantizar los derechos de los trabajadores y la viabilidad de los proyectos industriales de los centros civiles y militares.

El acuerdo marco, partiendo de estos compromisos iniciales, tenía como objetivo básico mantener la actividad mediante un diseño industrial, compatible con el marco comunitario, que permitiese la continuidad futura de todos los centros civiles y militares. Por ello se adoptaron los siguientes acuerdos: la actividad militar de Izar se concentraría en una nueva sociedad que pudiese realizar una actividad civil complementaria en condiciones de mercado para mantener la capacidad de la actividad militar, cubriendo los períodos de baja actividad y que debería ser adquirida por SEPI antes de que Izar entrase en causa de disolución. Esta nueva sociedad agruparía a los centros de Ferrol, Fene, Cartagena, Puerto Real, San Fernando, Cádiz y el centro corporativo de Madrid, en los que se aplicarán medidas de organización con la finalidad de alcanzar la máxima eficacia y rentabilidad. La actividad civil complementaria de la nueva sociedad estaría limitada al 20 por ciento de su facturación total durante 10 años, para cumplir con los requisitos establecidos por la Comisión Europea. Establece el acuerdo las líneas generales de las actuaciones industriales que se aplicarán en la nueva compañía, con el objeto de conseguir su rentabilidad sostenida a medio plazo y que a grandes rasgos son las siguientes: la compañía debe estar orientada al desarrollo de nuevos productos y sistemas que cubran la necesidad de la Armada española y de sus aliados; la especialización de los centros compatible con la programación productiva

necesaria para cumplir los plazos de entrega y evitar la subactividad; la realización de las inversiones para el mantenimiento de las capacidades técnicas y productivas; la adopción de medidas para implantar un sistema integral de gestión y prevención de riesgos laborales acorde con las prácticas internacionales; la posibilidad de realizar actividad civil minoritaria y complementaria de la actividad militar principal, con el fin de optimizar el uso de las instalaciones militares; las actuaciones tendentes al incremento de la productividad, el ahorro de costes, la mejora de los procesos productivos y la consolidación del aprovisionamiento, para optimizar los costes y adaptar la industria auxiliar; la adaptación de las capacidades, y homologar las habilidades de la plantilla mediante programas de formación; la adecuación de los procesos productivos, para reducir los impactos medioambientales; el impulso de la contratación comercial con enfoque al cliente y al ciclo de vida del producto; el desarrollo de una política de innovación, fortaleciendo la capacidad de ingeniería propia y alianzas internacionales para competir en el mercado global; la orientación hacia la obtención de beneficios y la autofinanciación de la empresa. El acuerdo establece también que el proceso de liquidación de Izar permitirá cumplir con la decisión de devolución de las ayudas declaradas incompatibles por la Comisión Europea, salvaguardar la actividad militar y aplicar las medidas laborales que se acuerden.

En cuanto a la actividad civil, se acuerda que el centro corporativo de Madrid prestase apoyo técnico para la continuación de los trabajos en curso y demás operaciones, y que en el marco de la liquidación de Izar se abriese un proceso de venta de los activos afectos a la actividad civil con el objetivo de mantener dicha actividad de acuerdo con las partes y respetando el marco comunitario. Los firmantes se comprometieron a desarrollar un diseño industrial que no implicase una salida individual para cada centro y a que, en tanto en cuanto no se llevase a cabo la venta, los centros no transferidos a la nueva sociedad permanecieran en Izar, garantizando SEPI los derechos de los trabajadores y la ejecución de los contratos en curso. El acuerdo recoge también medidas laborales a aplicar, garantizando la viabilidad de los centros y el cumplimiento de los trabajos en curso.

Estas medidas laborales consisten en un plan de prejubilaciones, que se está instrumentando a través de un expediente de regulación de empleo, negociado y pactado por los representantes sindicales, de aplicación en todos los centros de Izar, y que afecta a los trabajadores que tengan cumplidos 52 años a 31 de diciembre de 2004 y tengan una antigüedad mínima en la empresa de 5 años en dicha fecha. Durante el período de prejubilación, hasta alcanzar la edad de 65 años en la que el trabajador puede acceder a la jubilación ordinaria, se garantiza el 76 por ciento del salario regulador integrado por los conceptos que se determinen por la comisión de seguimiento, garantía que a partir de 1 de enero de

2005 y durante el período de prejubilación será objeto de actualización anual, con efecto de 1 de enero, en el porcentaje del IPC real de cada año. Y un plan de bajas incentivadas voluntarias y supeditadas a su aceptación por la dirección de la empresa, que se instrumentarán dentro del mismo expediente de regulación de empleo. El acuerdo establece mecanismos de seguimiento mediante una comisión, constituida por los firmantes para velar por el cumplimiento y el desarrollo del acuerdo marco. Como compromisos adicionales se establecía que la representación sindical en el Consejo de administración de Izar se integraría en el órgano de liquidación de la sociedad Izar y la potenciación de las actuaciones comerciales para obtener nuevos pedidos y aumentar la ocupación de centros civiles y militares. El acuerdo recogía el compromiso de los firmantes para proponer a los ministerios correspondientes la constitución de una mesa sobre la industria auxiliar, al objeto de que la mencionada industria auxiliar adquiriese la capacidad, competitividad y diversificación requeridas y pudiese mantener un nivel de actividad y empleo adecuados. Firmado el acuerdo-marco, SEPI e Izar pusieron en marcha al día siguiente las medidas necesarias para su ejecución en el menor plazo posible.

A continuación les reseñaré las sucesivas actuaciones societarias y financieras que se han llevado a cabo para cumplir estos acuerdos. Como es sabido, el acuerdo de Consejo de Ministros de 30 de julio de 2004 autorizó a Izar a constituir una sociedad mercantil de responsabilidad limitada, cuyo capital social fue suscrito íntegramente por Izar y cuya actividad consistía principalmente en las actividades relacionadas con los programas navales militares, junto con el desarrollo de las demás actividades que expresamente se le aporten. Ese mismo día, Izar constituyó una nueva sociedad, denominada New Izar, Sociedad Limitada, que fue inscrita el 25 de agosto de 2004 en el Registro Mercantil de Madrid. Pues bien, el consejo de administración de SEPI, el 17 de diciembre de 2004, al día siguiente de la firma de los acuerdos, autorizó a Izar para, en primer lugar, aprobar en junta general de New Izar la ampliación de su capital social en 151 millones de euros, cuyo contravalor sería en aportaciones no dinerarias. En segundo lugar, asumir dicha ampliación de capital desembolsando íntegramente su importe mediante la aportación no dineraria consistente en la rama de actividad militar esencialmente constituida por las factorías de Ferrol, Fene, Cartagena, Puerto Real, San Fernando, Cádiz y el centro corporativo de Madrid, y cuyo valor había sido determinado en 151 millones de euros, de conformidad con el balance elaborado sobre la base del balance cerrado en 30 de noviembre de 2004 por Izar.

La aportación de rama de actividad tuvo efectos económicos a partir de 31 de diciembre de 2004 y comprendía todo el personal de los centros mencionados, salvo los afectados por el ERE, que articularía las medidas laborales del acuerdo-marco, los bienes muebles e inmuebles relacionados en el inventario confec-

cionado al efecto o descritos en la escritura de ampliación de capital, así como las instalaciones existentes, instrumentos de trabajo, mobiliario y demás elementos que directa o indirectamente estuviesen afectos a la explotación de la rama de actividad transmitida. Por último, se autorizó la compra por parte de SEPI a Izar de la totalidad de sus participaciones sociales en New Izar, que representaba la totalidad del capital social de esta sociedad, por el precio de 151 millones de euros.

La ejecución de los acuerdos tomados en el consejo de administración de SEPI, en ejecución de este acuerdo, las sociedades Izar y New Izar adoptaron los correspondientes acuerdos relativos a las ampliaciones y suscripciones de capital, así como las modificaciones estatutarias oportunas. Estos acuerdos se tomaron en el consejo de administración y en la junta general de Izar el 17 de diciembre de 2004 y el 20 de diciembre de 2004, en el órgano de administración y en la junta general de New Izar. Con fecha 3 de enero de 2005 se otorgó la escritura pública de aumento de capital por aportación no dineraria de la compañía mercantil New Izar Sociedad Limitada. Con fecha de 4 de enero se otorgó escritura pública de la transmisión de participaciones sociales de la sociedad New Izar de esa misma fecha, como consecuencia de la cual Izar Construcciones Navales transmitió a SEPI todas las participaciones sociales de New Izar. Este acuerdo quedaba supeditado a la inscripción de los acuerdos anteriores. Con fecha 5 de enero de 2005 fue presentada al Registro Mercantil de Madrid la escritura pública de ampliación del capital de New Izar. Con fecha 18 de enero de 2005 se procedió a la inscripción de la ampliación de capital de New Izar en el Registro Mercantil de Madrid. Una vez inscrita, se considera como fecha de inscripción para todos los efectos que ésta deba producir la de 5 de enero, fecha del asiento de presentación.

Por otra parte, con fecha 14 de enero de 2005, Izar recibió el escrito de la Dirección General de la Competencia de la Comisión Europea, fechado el 7 de enero de 2005, adjuntando la copia de la decisión de fecha 12 de mayo de 2004, dictada por la Comisión en el expediente 40/2000 y cuya notificación, como sabían SS.SS., había quedado retrasada hasta tanto las partes, SEPI y los sindicatos, llegasen a un acuerdo, según el comisario Monti comunicó a SEPI y a los sindicatos en la reunión a la que me he referido anteriormente de 4 de octubre. No obstante, el proceso formal de entrada en disolución de Izar comenzó el 3 de febrero de 2005 cuando el consejo de administración de Izar tomó conocimiento de la situación patrimonial de la compañía a 31 de diciembre de 2004, derivada de la dotación de las provisiones correspondientes para hacer frente a la obligación de devolución de las ayudas declaradas incompatibles y de las obligaciones derivadas de las medidas laborales recogidas en el acuerdo de 16 de diciembre de 2004.

Con esta misma fecha, 3 de febrero, el consejo de administración de Izar comunicó a SEPI la situación

patrimonial mencionada. En aplicación de las previsiones de la Ley de Sociedades Anónimas, el accionista, SEPI, dispone de un plazo de dos meses, aproximadamente a finales de marzo, para convocar la junta general que declare la situación de disolución de la empresa, única solución legal posible, como saben SS.SS., dado que no es factible realizar aportaciones para proceder a la reposición patrimonial necesaria.

En cuanto a los aspectos laborales contenidos en el acuerdo, hay que señalar que, por un lado, la integración de los trabajadores que pasan a la nueva sociedad se ha realizado automáticamente, al realizarse la aportación no dineraria de la nueva compañía, que tiene, como he dicho anteriormente, efectos desde 31 de diciembre de 2004. En consecuencia, se han integrado en la nueva sociedad los trabajadores de los centros aportados, permaneciendo en Izar los trabajadores de los centros no integrados y los que están afectados por el expediente de regulación de empleo. El expediente de regulación de empleo por el que se instrumenta el plan de prejubilaciones contemplado en el acuerdo marco se presentó en la Dirección General de Trabajo el 23 de diciembre de 2004, abriéndose simultáneamente el periodo de consulta con los representantes legales de los trabajadores en los centros de trabajo afectados, estando en este momento pendientes del cierre de este proceso. Este plan afecta a 4.028 trabajadores, un 38 por ciento de la actual plantilla de Izar, y sus condiciones son las que anteriormente les he señalado.

El pasado día 11 de febrero el Consejo de Ministros autorizó al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales adquirir compromisos de gastos para los años 2007 a 2012, por un importe total de 266 millones de euros, destinados a cubrir las ayudas previas a la jubilación para los trabajadores afectados por las medidas de ajuste laboral del plan de reestructuración de Izar. El coste total estimado para la Administración del Estado, al margen del coste que corresponde a Izar, asciende a 459 millones de euros, 193 millones con cargo al servicio de empleo estatal y 266 millones, como acabo de decir, con cargo al presupuesto del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

En cuanto a las actuaciones comerciales realizadas con posterioridad a la firma del acuerdo, hay que destacar que con fecha 30 de diciembre de 2004 se firmó un acuerdo entre Knutsen y la sociedad Izar para la construcción de un buque gasero de 138.000 metros cúbicos. Este acuerdo se ratificó con fecha 26 de enero de 2005, entrando en vigor el contrato del buque citado, cuyos fletadores serán Repsol/Gas Natural y que se construirá, como es sabido, en el astillero de Sestao. También, tras la firma del acuerdo de 16 de diciembre, las autoridades españolas han venido desarrollando una intensa labor con las autoridades comunitarias. Fruto de estas actividades, la nueva comisaria europea de Competencia, señora Kroes, transmitió el 19 de enero pasado al vicepresidente segundo del Gobierno y Ministro de Economía y Hacienda su favorable opinión

a las medidas a aplicar a Izar y al acuerdo alcanzado. El Estado español está preparando en este momento, en estrecha colaboración con la Comisión, el escrito que describe el conjunto de operaciones que afectan a la nueva empresa militar, invocando a tal efecto el artículo 296 del Tratado de cara a preservar las actividades militares de construcción naval, consideradas indispensables para la protección de los intereses esenciales de la seguridad del Estado español. Por último, les indico que el proceso de venta de los astilleros civiles no transferidos a la nueva sociedad está previsto que se inicie tras la entrada de Izar en liquidación, es decir, aproximadamente a principios de abril próximo. Este proceso se desarrollará cumpliendo los compromisos de transparencia y concurrencia que hemos adquirido con la Comisión Europea.

Hasta aquí les he presentado el balance del trabajo que se ha realizado y los pasos dados en la ejecución del acuerdo marco. Estoy seguro de que este acuerdo es el inicio del futuro de la nueva compañía, que será fruto del trabajo común y del esfuerzo de todos y del que espero poder seguir dando cuenta a SS.SS. en futuras comparecencias.

Paso a continuación a informar sobre las privatizaciones de SEPI previstas para el año 2005. En octubre pasado, con motivo de mi comparecencia en esta Comisión, en el marco del debate parlamentario del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2005, tuve ocasión de informar acerca de las previsiones de enajenación de participaciones que SEPI se planteaba para el ejercicio 2005. En los próximos dos años SEPI tiene previsto desinvertir las participaciones minoritarias de carácter financiero que posee en una serie de sociedades anteriormente privatizadas. La tenencia de estas participaciones procede de las respectivas ofertas públicas de empleo en las que no se enajenaron las correspondientes al denominado *green shoe* u opción de compra a favor de los coordinadores globales, ya que estos no la ejercitaron. Estas participaciones son las siguientes. El 5,06 por ciento de Aldeasa; el 2,08 por ciento de Altadis; el 2,95 por ciento de Endesa y el 5,28 por ciento de Iberia. Además, se contempla la posibilidad de enajenación de una parte de la participación del 28,5 por ciento que SEPI tiene en Red Eléctrica. La enajenación nunca podrá ser superior al 18,5 por ciento, ya que en aplicación de la Ley del Sector Eléctrico SEPI debe mantener una participación mínima del 10 por ciento en el capital de esta empresa.

En principio SEPI plantea vender en el ejercicio de 2005 la totalidad de sus participaciones en Aldeasa, Altadis e Iberia, junto con un porcentaje de su participación en Red Eléctrica. Respecto a Endesa la enajenación de la participación está prevista en el año 2006. En cuanto al calendario de ejecución de estas enajenaciones, dependerá de las condiciones de mercado, así como de la evolución de cada uno de los valores objeto de enajenación, en función de la cual el consejo de administración de SEPI tomará la decisión oportuna.

En este sentido puedo indicarles que la venta de las participaciones en Aldeasa, Altadis, Iberia y Endesa cuenta con las respectivas autorizaciones del Consejo de Ministros adoptadas el 24 de abril de 1998 para Endesa, 31 de julio de 1998 para Aldeasa y Altadis y de 30 de diciembre de 1999 para Iberia. Asimismo se dispone de los correspondientes dictámenes del Consejo Consultivo de Privatizaciones en el marco de las respectivas ofertas públicas de venta, si bien SEPI, cuando proceda a la ejecución de la enajenación de estas participaciones minoritarias, facilitará información complementaria a dicho Consejo. En consecuencia, el consejo de administración de SEPI deberá decidir la fórmula de venta de las acciones y autorizar el proceso de selección de la entidad compradora o de las entidades colocadoras, según la fórmula de venta que finalmente se elija.

En el caso de venta de participaciones en RED Eléctrica, SEPI deberá aplicar todas las fases de un proceso de venta, es decir, selección de asesores, dictamen del Consejo Consultivo de Privatizaciones y autorización del Consejo de Ministros, pues SEPI únicamente dispone de autorización para enajenar el 3,5 por ciento de participación, según el acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de mayo de 1999. También en este caso corresponde al *green shoe* no ejercitado por los bancos en la oferta pública de venta de Red Eléctrica.

Por último, simplemente quiero señalar a SS.SS. que entre las cifras que teníamos previstas en el presupuesto presentado a finales de septiembre en esta Cámara, realizado en función de las valoraciones de estas acciones en el mes de septiembre, y la cotización que estos valores tienen en la Bolsa el día 18 de febrero existen unas diferencias importantes. Las enajenaciones de desinversión, que estaban previstas para el año 2005, que, como les he comunicado, pertenecían al porcentaje de Altadis, Aldeasa e Iberia y el 18,5 por ciento de Red Eléctrica y que en los presupuestos de 2005 tenían una valoración conjunta de 634 millones de euros, alcanzaría en la fecha que les acabo de señalar un valor de 892 millones de euros. El resultado de las desinversiones también sería diferente. Para estas desinversiones la documentación aneja al presupuesto figuraba, a fecha de 18 de febrero una cantidad de 383 millones de euros y esta cantidad sería ahora de 650 millones de euros. Como es lógico, estas cifras recogen simplemente la evolución producida en las Bolsas.

Nada más, señor presidente. Esto es lo que quería decir.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias. Este primer punto del orden del día necesitamos concluirlo sobre las doce menos cuarto como máximo. Han venido a conjurarse obligaciones de distintos portavoces, que me han señalado que a partir de las once y media tienen otros compromisos inexcusables; también del compareciente. Existe asimismo la inexcusable obligación de la Comisión de atender los siguientes puntos

del orden del día y tramitar las PNL previstas. Por todo lo anterior les rogaría que fuesen moderados en el tiempo de sus intervenciones. Si no les parece mal, inicialmente podría intervenir diez minutos cada portavoz.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Muchas gracias, señor presidente de la SEPI, por su exposición.

Hoy hay once solicitudes de comparecencias acumuladas y yo quisiera empezar mi intervención diciendo que volvemos a lo mismo, a seguir discutiendo sobre si el Gobierno anterior lo hizo mal, descaradamente mal, a que yo le vuelva a contestar que no lo hizo tan mal, que lo hizo mucho peor el Partido Socialista desde el año 1984. Es decir, a enredarnos en una discusión que no nos conduce a ningún sitio. Con ese planteamiento y con la completa convicción de que lo que hay que conseguir es algún tipo de condiciones de futuro para la viabilidad de los astilleros públicos españoles y también, por qué no, preocuparnos de lo que va a pasar con los astilleros privados, no volveré a hablar de la difícil situación que ustedes heredaron, que seguro que fue difícilísima, no volveré a recordarles que en el año 1996 nosotros nos encontramos con una situación mucho peor, no volveré a decirle que desgraciadamente en el año 1996 había prácticamente una situación de quiebra técnica producida por los distintos expedientes de regulación y de procesos de reconversión naval iniciados en el año 1984, con unas pérdidas descomunales; y no volveremos a enzarzarnos en más discusiones para saber si con lo realizado hasta el año 1996 y entre 1996 y 1998 tiene alguna explicación que los astilleros que había el año 1996 sean los mismos que están abiertos en el año 1998 y que el empleo del año 1996 sea más o menos el mismo que hay en el año 2004, cuando ustedes llegaron, siendo las condiciones de entonces y las que se dan ahora completamente distintas. No volveremos a hablar de esto.

Señor presidente de la SEPI, de las comparecencias que se han solicitado hoy, la más importante es la que habla de cuáles van a ser las implicaciones territoriales de ese acuerdo que ya conocemos todos a través de los medios de comunicación. ¿Cuáles son las implicaciones territoriales? ¿Qué va a pasar en Galicia, en Andalucía? ¿Qué va a pasar en el País Vasco, en Asturias? ¿Qué va a pasar en Valencia? Eso es lo que queremos oír. ¿Cuáles son las previsiones que tiene este Gobierno? El presidente de la SEPI ha sido la persona designada por el Gobierno para dar explicaciones a esta Comisión sobre unas comparecencias perfectamente delimitadas y sinceramente yo no he oído cuáles van a ser las implicaciones territoriales que va a tener la aplicación de este plan.

Hay otra comparecencia que pide que nos informe sobre qué va a pasar y cuáles son los programas de privatización que se van a emprender en el 2005 con cada uno de esos astilleros a los que usted se ha referido. Se

le ha preguntado también cuál es la posición —y hay una comparecencia en que se pide esto— del Gobierno ante la reclamación de ayudas. Usted nos ha comunicado ahora mismo que solamente el día 14 de enero de este año la Dirección General de la Competencia de la Unión Europea les manda copia de un escrito en el que se formaliza el expediente 40/2000. ¿Qué ha pasado con ese expediente del 20 de octubre de 2004 con 556 millones de euros? ¿Es que todavía no se le ha comunicado, todavía no es firme? A mí me gustaría saberlo. Se le ha preguntado no por lo que está pasando y no por lo que va a pasar con el expediente, ni mucho menos con el acuerdo que ustedes han firmado, sino cuál es el estado de las negociaciones. ¿Qué hemos tenido que ceder ante la Unión Europea para llegar a este acuerdo con el beneplácito de la Unión Europea? No creo que haya sido a cambio de nada. A nosotros nos gustaría saber qué exigencias ha tenido la Unión Europea para que este plan pueda formalizarse y para que este plan pueda llevarse a cabo.

Hay otra comparecencia, que a mí me parece que es muy importante, que debería centrarse en cuál es el futuro del grupo, no el futuro desde el punto de vista de reducción de plantillas, ni desde el punto de vista de lo que va a pasar y de lo que se va a quedar como privado y como público, sino cuáles son las expectativas de carga de trabajo que tienen ustedes de futuro. Eso es lo que realmente se ha pretendido con estas comparecencias, porque realmente entendemos superado el debate de que hay un acuerdo, superado el debate de los términos en que está ese acuerdo y lo que sí queremos saber es, una vez conocido y firmado ese acuerdo, qué va a pasar de cara al futuro. Eso es lo más interesante, señor presidente. Por eso a mí me gustaría tener en su segunda intervención contestación a estas preguntas. Finalmente se ha firmado un acuerdo, entre Izar, la SEPI y los sindicatos, que esboza lo que es el futuro de lo que hasta ahora había sido una compañía de bandera en España, un referente a nivel nacional, un referente a nivel internacional y una especie de paraguas sobre una cantidad de trabajadores dependientes de la industria auxiliar que en este momento ven como una espada de Damocles lo que va a ser su futuro. A nosotros nos gustaría conocer también qué previsiones tiene el Gobierno de cara a esos miles de trabajadores de la industria auxiliar que en estos momentos no saben cuál va a ser ese futuro. Nosotros entendemos que no se ha hecho un gran pacto de competitividad que de verdad sentara las bases para una supervivencia razonable.

Lo que le voy a decir, señor presidente de SEPI, no es una cuestión que se le ocurra al Grupo Parlamentario Popular, ni a este portavoz, ni es una cuestión de reivindicación permanente por enfrentarse al Partido Socialista; en modo alguno. Ojalá saquemos de aquí luz y ustedes sean capaces de mejorar y de conseguir unos astilleros mejores que los que se les entregaron en el año 2004. Estas son opiniones de propios profesionales, de expertos, publicadas en cantidad de revistas y

periódicos nacionales e internacionales. Porque hay algo en lo que todos coinciden, señor presidente de la SEPI, y es que, como en el año 1964, queda demostrado —y en este caso está claro que también— que tras las prejubilaciones pactadas y las jubilaciones anticipadas a que haya lugar los astilleros quedan completamente desequilibrados en sus plantillas y para ello se requieren soluciones inmediatas. A mí me gustaría saber, con este desequilibrio de plantillas, que solo atienden a edades de prejubilación, sólo atienden al calendario, a la fecha de nacimiento, a la fecha del calendario de haber cumplido 52 años con cinco años de antigüedad, a partir de ahí, ¿en qué situación se queda cada uno de los gremios de cada uno de los astilleros? ¿Van a ser ustedes capaces de, con el personal que queda dentro de los astilleros, una vez hecha la prejubilación, sacar adelante los programas de desarrollo de ingeniería, absolutamente todo lo que conlleva la construcción de un barco?

Señor presidente de la SEPI, hay un tema que no voy a pasar por alto. También los medios de comunicación dicen que al final la SEPI se gastará en torno a los 1.300 millones de euros para prejubilarse a esos 4.028 empleados de los astilleros públicos. Yo le diré que el Partido Popular, que lo hizo muy mal sin duda, para que no vuelvan a reincidir en ello, un Partido Popular que lo hizo calamitosamente, en el año 1996, cuando estábamos sin un solo barco en ningún astillero, en una situación de auténtica quiebra técnica de los astilleros, por falta de carga de trabajo y porque ya había problemas de tesorería y problemas económicos tanto en Bazán como en Astilleros Españoles, en lugar de acometer un expediente de regulación de empleo en todos los astilleros públicos se llegó a un acuerdo entre el Ministerio de Trabajo, el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Ciencia y Tecnología, para que todo aquel dinero que había que destinar desde un solo ministerio a lo que eran expedientes de regulación de empleo se aportaran para lo que fue el adelanto de la construcción de fragatas F-100, el adelanto de un tiempo de impasse entre la construcción de las fragatas y su orden de ejecución y la falta de carga de trabajo en Bazán, de la construcción de una segunda LPD, de la posible construcción, como así se hizo, de plataformas y de empezar a recuperar la carga de trabajo en los astilleros públicos del Estado en su conjunto, hasta Anesa en Sevilla.

Nosotros sí creemos que esos 1.300 millones de euros que el Gobierno va a destinar a despedir 4.028 trabajadores en España, generando paro en muchas zonas y en muchas comarcas de España, se podrían haber destinado a realizar otras políticas si de verdad se creyera que el sector de construcción naval en España, dentro de la Unión Europea, podía tener algún tipo de futuro. Merecería la pena haberlo pensado, por mucho que usted diga que ahora no se pueden utilizar esos dineros para patrimonializar. No nos olvidemos de que, si en algo han incidido ustedes durante estos últimos

meses, ha sido en que la Unión Europea exigía al Gobierno español la devolución por parte de Izar a la SEPI, por el Ministerio de Economía, de esas ayudas ilegales. Por tanto, hubo posibilidades para poder realizar otro tipo de políticas, sin duda, tan malas como las que hizo el Partido Popular entre el año 1996 y el año 2004, pero que conducirían por lo menos a dar credibilidad y futuro a lo que es una empresa que ha sido bandera en España y en el mundo entero.

Los últimos datos que aportan ustedes sobre la construcción naval en el mundo indican que el volumen de contratación alcanza niveles máximos. Mientras Corea y China consiguen el 60 por ciento de los nuevos acuerdos, España, que logra un 26 por ciento menos que el año 2002, se sitúa a la cola de la Europa totalmente en declive. Según la última memoria de la gerencia, la construcción naval creció en 2003, último año en el que se tienen datos oficiales, un 86 por ciento con respecto al ejercicio anterior. Y el volumen total de nuevos contratos ha sido de 39.500.000 millones de toneladas de registro bruto compensada a diferencia de los 21.200.000 millones del año anterior. En España, en el 2003, este es un dato de la Gerencia del Sector Naval, la producción media en toneladas entregadas aumentó un 68 por ciento, la mejor cifra en los últimos 20 años.

Llegamos a la segregación del grupo. Por un lado, la parte militar, que estaba integrado por Fene, Ferrol, San Fernando, Puerto Real y Cartagena, Cádiz, y muy importante, no nos olvidemos, el auténtico núcleo importante, el centro corporativo de Madrid y, por otro, la parte civil, que estaba integrado por Sestao, Gijón, Sevilla y Manises, que entra en liquidación, abriendo un proceso de venta en bloque de los activos no transferidos con el objetivo de mantener la actividad civil. El plan de prejubilaciones afecta a los que hayan cumplido los 52 años el 31 de diciembre de 2004 y que, como usted acaba de decir, tuvieran cinco años como mínimo de antigüedad, además de la posibilidad de bajas incentivadas para el personal remanente, de carácter voluntario sujeto a la aceptación de la propia empresa.

Señor presidente de la SEPI mis preguntas serían: ¿Cuáles son las medidas de organización y racionalización industrial previstas para alcanzar los objetivos de rentabilidad y eficacia de la nueva sociedad? ¿Cuáles son las medidas que piensan poner en práctica? Se especifica que la actividad civil complementaria estará limitada al 20 por ciento de la facturación total de la compañía durante los próximos 10 años para cumplir los requisitos de la Unión Europea. Este es un aspecto vital. ¿Cuánto deberá facturar la nueva compañía para ser rentable en un plan de empresa razonable? ¿Puede llegar a ser rentable en New Izar con la única producción militar? Estamos viendo las dificultades —lo hemos visto en la comparecencia del ministro de Defensa de esta misma semana— que existen para atender la demanda internacional; ya no da más de sí los presupuestos de Defensa, la sección 14, para inver-

tir y para contratar más buques con Bazán. Están los que ya se tienen en este momento. Por cierto, en el plan que se ha explicado, los submarinos S-80, las fragatas F-100, el buque de proyección estratégica, están incluidos todos en programas anteriores. Aparte están las lanchas de desembarco que se han anunciado para el futuro. Insisto en preguntarle si puede llegar a ser rentable New Izar con la única producción militar nacional o extranjera. ¿Existe alguna previsión sobre la exportación estimada? ¿Pueden tener ustedes alguna previsión sobre el objetivo de exportación? Estas tres cuestiones tienen que haber sido estudiadas ya por la SEPI, analizadas, evaluadas, para poder aceptar esa imposición de la Comisión Europea de la limitación al 20 por ciento.

Me pregunto, porque así se lo pregunta el sector y así se lo preguntan los especialistas, como diré más adelante, ¿por qué motivo se ha aceptado esta limitación durante 10 años, ni más ni menos, sobre la facturación y no sobre el tonelaje, señor presidente de la SEPI, tal y como la Comisión había impuesto hasta este último acuerdo? No hay más que recordar un ejemplo, el de los astilleros Aker, en Alemania, que yo traje a colación en anteriores intervenciones parlamentarias. ¿Cómo es posible que hayamos dejado que esta imposición vaya sobre la facturación y no sobre el tonelaje compensado civil? ¿De qué forma nos va a vigilar esto la Comisión? ¿Qué tipo de inspecciones nos va a mandar para que efectivamente puedan ver que no superamos durante diez años el 20 por ciento de la facturación total? Creo que esto es un grave error porque es una fórmula de limitación.

Le voy a poner un ejemplo que ponía en un seminario de construcción naval un ingeniero naval, que fue presidente, ni más ni menos que de Awes, José Esteban Pérez, que decía: Supongamos que en el año 2004 el incremento medio del precio de los buques de nueva construcción se sitúe en un 30 por ciento, el incremento medio del precio de un barco en el año 2004 es del 30 por ciento, si el límite se hubiera establecido sobre el tonelaje, sobre el *gross ton*, la compañía se hubiera beneficiado de la tendencia del mercado en un camino a la rentabilidad y a la productividad. Si sube el precio del tonelaje y la facturación es sobre el tonelaje, si el límite establecido fuera sobre el tonelaje y hubiera subido el precio de un buque un 30 por ciento, el beneficio hubiera sido para la rentabilidad y la productividad del propio astillero. Pero, como la limitación es sobre la facturación, va a suceder todo lo contrario: contrata precios inferiores a los del mercado, lo que irá contra sus intereses y seríamos acusados de dumping, sin ninguna duda, o no contrata, con lo que no llegaría al umbral de la rentabilidad.

Nos gustaría saber si es posible, de acuerdo con lo que se ha hecho con otros astilleros dentro de la Unión Europea, reconducir este límite al porcentaje de la contratación. Dice el ingeniero naval, presidente de Awes, que imponer restricciones a la facturación y no a la producción en *gross ton* se debe al fiasco de su derrota en la Corte europea frente al astillero Aker y que ahora en

España lo que hacemos es pagar el pato. ¿A qué tipo de barcos se refiere la Unión Europea en estas limitaciones? No sé si me estoy excediendo, señor presidente; termino enseguida— ¿A qué tipo de barcos se refiere la Unión Europea? Esta es otra cuestión que no queda clara en ninguno de los aspectos que nos acaban de explicar, porque hemos vuelto a incidir en lo mismo. Yo estoy dispuesto a olvidarme ya, a no volver a decir que lo hicimos bien o que lo hicimos mal, ni a recordarles lo que fue lo del año 1984, pero por favor vamos a avanzar y vamos a ver, de acuerdo con las medidas que ustedes están adoptando, qué es lo que va a pasar con el futuro de la construcción naval. Si se refiere a lo que define la propia legislación europea y la OCDE, se referirá a que no podemos hacer barcos civiles, mercantes autopropulsados de al menos 100 toneladas de registro bruto, buques auxiliares como dragas rompehielos, al menos de 100 toneladas, remolcadores, pesqueros de al menos 100 toneladas de registro bruto destinados a exportación y artefactos *offshore*, si tienen capacidad de navegar mediante autopropulsión a más de seis nudos, pero no los demás.

¿Qué ha pasado con los que se hacían, producto de la reconversión naval del año 1984 en Fene-Ferrol? ¿Se refiere la limitación que nos imponen a lo anterior o se refiere absolutamente a todo? ¿Se excluyen los barcos cuando vayan a ser abanderados en un país exterior a la Unión Europea y no se puede acreditar que existen ofertas de otros astilleros de la Unión o no? Porque esto también incide de una manera importantísima en lo que va a ser el futuro de ese 20 por ciento, de esas capacidades que, volvemos a reiterar, señor presidente de la SEPI, que es importantísimo que se refieran a *gross ton* y no a facturación.

En cuanto a los recursos humanos, ya he dicho que los criterios que se aplican son similares a los del año 1984, que implican la huida de todo el *know how* de que se dispone tanto en Bazán como en Astilleros Españoles y nos gustaría saber o que dijera algo, señor presidente de la SEPI —y que estoy seguro de que así lo hará— sobre qué es lo que va a pasar con la industria auxiliar. ¿Va a quedar o no algún trabajador ligado a la construcción naval abandonado a su suerte? Me gustaría un compromiso cierto de que es verdad que ningún trabajador vinculado a la construcción naval, sea o no de la industria auxiliar, va a quedar abandonado a su suerte. Sobre los astilleros civiles, ¿será una limitación en bloque, señor presidente de la SEPI?

El señor **PRESIDENTE**: Vaya concluyendo, señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA Y DÍAZ DEL RÍO**: ¿Existirá algún tipo de limitación? ¿Actuará el Gobierno como se hizo con los astilleros de Helsinki?

Termino, señor presidente.

Señor presidente de la SEPI, yo, como ferrolano y como gallego, recuerdo perfectamente lo que pasó con

las ZUR, con las ZIF y con un sinnúmero de cuestiones que quedaron absolutamente en nada, que fueron un auténtico fiasco y una frustración para comarcas y ciudades enteras en las que se tenía alguna fe en esos programas de reindustrialización, que quedaron en nada. Les pido seriedad y sobre todo respecto hacia esas zonas que en este momento ven con preocupación todo lo que puede pasar con un monocultivo, dicen, industrial como es el de la construcción naval, le pido que tengan el suficiente respeto hacia los trabajadores para que todo aquello que se programe o que se proponga de cara a la reindustrialización sea de verdad algo efectivo y que no se quede en agua de borrajas.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Vasco tiene la palabra el señor Azpiazu.

El señor **AZPIAZU URIARTE:** En primer lugar quiero agradecer al señor Martínez Robles sus explicaciones, a pesar de que, a mi juicio, lo que básicamente ha hecho es describir, contarnos el calendario y cómo han ido transcurriendo los acontecimientos, todo lo cual de alguna manera también sabíamos ya a través de los medios de comunicación. No nos ha descubierto cuáles son las claves del proceso, qué es lo que ha estado detrás de la toma de decisiones, qué información han gestionado para tomar estas decisiones. Lo que más me preocupa es que del futuro ha hablado muy poco, qué va a pasar en el futuro y en concreto con el futuro de La Naval, de Sestao, que es un futuro más negro y más incierto que el de los astilleros que están en la New Izar. Me da la sensación —luego tendrá seguramente la oportunidad de desmentirme el señor Martínez Robles— de que en este proceso van a trabajar solos, van a seguir haciéndolo solos, y a mí eso, sinceramente, me preocupa. Sabe el Gobierno y sabe SEPI cuál ha sido el interés de mi grupo parlamentario, del Partido Nacionalista y del propio Gobierno vasco por el tema de Izar y en especial insisto por el de La Naval. No voy a hablar de cuál es el impacto económico, el impacto laboral, el impacto sectorial que se produce en un nivel local, en un nivel muy localizado y cuyas implicaciones son realmente importantes. Como usted sabe, señor Martínez Robles, hemos tenido algunos contactos personales con usted —incluso yo mismo, el Gobierno— solicitándole información; lo hemos hecho también por escrito, y no siempre la información que se nos ha suministrado, debo decirlo, ha sido relevante, entiendo yo, o suficiente. En ese sentido sí le pediría más colaboración también para disponer de esa información en el futuro.

Nuestro grupo apoyó una moción que se presentó el 1 de julio de 2004 —creo que fuimos todos los grupos los que apoyamos esta moción de Izquierda Unida— en la que solicitábamos la participación y la presencia activa en la comisión interministerial que iba a decidir el futuro de los astilleros y concretamente el de La Naval. Insisto en que fue aprobada por todos los

grupos de la Cámara y, tal y como fue aprobada, fue ignorada inmediatamente, porque de aquellos compromisos el Gobierno no se hizo eco, SEPI tampoco y no se llegó a ninguna parte. No se dio cauce de expresión ni de participación a nadie. Nosotros, como comunidad autónoma, lo habíamos solicitado, y no pudo ser. Quisiera recordarle también que, al amparo del artículo 12.7 del su estatuto de autonomía, la Comunidad Autónoma del País Vasco tiene la potestad y debería estar formando parte de la toma de decisiones de SEPI en el ámbito que le afecta directamente, cual es el de La Naval de Sestao. Como sabe, nuestra postura, la del grupo parlamentario, la del Partido Nacionalista y la del propio Gobierno vasco fue defender, y así lo hemos venido haciendo, la pertenencia de La Naval a la parte pública de la nueva Izar. Ahí están múltiples mociones, incluso en el Parlamento vasco, también el acuerdo del lehendakari con los sindicatos, etcétera. Usted, el 27 de julio de 2004, como antes ha recordado, nos dio una sorpresa anunciándonos que iba a haber una separación entre la parte civil y militar, cuando la idea que teníamos —al menos yo, sin ser un experto en esta materia, desde luego— era que la posibilidad de salvación era que fueran conjuntamente la parte civil y la militar. Luego, nos explicaron que había que imputar las pérdidas a una parte, se salvó una serie de astilleros que fueron a la nueva empresa pública y se imputaron las pérdidas a la parte civil; de manera que se inició un proceso de liquidación, privatización y todo lo que parece que se va a producir, esperemos que con éxito.

Somos conscientes de que hubo una decisión del Gobierno y de SEPI, imagino debidamente coordinados, de sacrificar una serie de astilleros que se quedaron en la parte civil, en beneficio de otros que iban a la parte pública; una decisión política que, como tal, el Gobierno tendrá que asumir con lo que tiene de bueno y de malo. Desde luego, a nosotros no nos gustaba en absoluto. De ahí vino la decisión del Gobierno, de 30 de julio de 2004, una decisión que se adoptó con premeditación y con estivalidad, porque ya estábamos todos con el traje de baño en la maleta, a punto de irnos de vacaciones, cuando nos anunciaron que se había adoptado la decisión.

Hubo una moción del Bloque Nacionalista Galego, en septiembre de 2004, en cuyo debate mostramos nuestra preocupación; la misma preocupación que estamos intentando trasladarle en este momento sobre el futuro de La Naval, porque entendíamos que esta quiebra podría llevarla al cierre. Preguntamos al señor vicepresidente sobre esta cuestión el mismo mes de septiembre y el señor vicepresidente respondió que iba a contar con todos en el proceso que se estaba desarrollando: con el sector privado y también con el Gobierno vasco. Eso no se ha cumplido, espero que se puede subsanar, que se pueda corregir esta postura, y, que, en lo que queda de proceso —de ahora en adelante—, podamos colaborar.

He de decir que, hasta ahora, cuanto más colaboración y más apoyo político hemos ofrecido, más se nos ha ignorado. Pienso que es un error, con mayúsculas. Queremos colaborar activamente. No lo digo sólo como grupo parlamentario, que no podemos hacer gran cosa, sino como Gobierno vasco, que es el que está mostrando esta voluntad de colaboración. Seguimos pensando que hubiera sido mejor que La Naval hubiera formado parte del sector público, pero ahora estamos donde estamos, y ya no podemos andar pensando en eso: tenemos que abordar el futuro de este punto de partida. Por eso esta misma tarde, señor Martínez Robles, voy a solicitar al vicepresidente del Gobierno un compromiso, una respuesta —que evidentemente no sé si será favorable o desfavorable—, sobre la posibilidad de que el Gobierno vasco participe en el órgano de liquidación de Izar.

Le he dicho antes que, sobre la base del artículo 12.7 del Estatuto, tendríamos que estar participando activamente en SEPI e Izar en relación con La Naval; pero no es una cuestión legal, sino lógica y razonable. Queremos colaborar desde las instituciones vascas, porque sólo así se podrá buscar una salida real y favorable a la situación. El Parlamento vasco se ha pronunciado en este sentido, y también lo ha hecho el Gobierno vasco. Seguramente conocerá usted la carta que la consejera de Industria envió hace ya dos meses al vicepresidente, ofreciéndole y colaboración.

Nos preocupa, señor Martínez Robles, que las soluciones que hasta ahora están adoptando supongan pan para hoy y hambre para mañana si se tiene el encargo de un gasero, tal como usted nos ha dicho, puede que haya trabajo para dos o tres años; pero La Naval tiene ya hoy la mitad de los trabajadores que tenía hace unos pocos meses y posiblemente, si no se hace bien el proceso, dentro de dos o tres años, cuando acabe el trabajo del gasero, podemos encontrarnos con el cierre definitivo. Insisto en que no queremos un cierre definitivo, no queremos experiencias negativas. Ya conocemos —y usted también— la experiencia de Babcock Willcox, una experiencia doblemente fracasada, y no queremos que se vuelva a producir. Además, ocurriría en el mismo ámbito local por la proximidad entre La Naval y Babcock Willcox; sería un golpe sobre otro en Sestao.

Insisto en que el papel del Gobierno, su colaboración en este asunto, puede y debe darse. Por eso le voy a hacer una serie de preguntas, todas en el mismo sentido, que responden a lo que le estoy planteando en mi intervención; son las siguientes. Me gustaría saber si tiene usted alguna instrucción del Gobierno acerca de la participación del Gobierno vasco en el proceso de liquidación de Izar. Nos ha dicho antes —y es el dato que entiendo más importante— que, a partir de abril, se va a iniciar el proceso de privatización. Ese es un dato importante. Luego antes de abril, hay que estar en el órgano de liquidación, en colaboración con el Gobierno, en colaboración con Sepi, para asegurar que los socios que vayan a entrar a formar parte de La Naval

sean solventes y que efectivamente garanticen el futuro. En el caso de que no tenga usted instrucciones, ¿qué opinión le merece a usted que el Gobierno vasco participe en el proceso de liquidación y en la búsqueda de socios privados? ¿Han hecho ustedes algunos estudios de mercado o sobre posibles interesados en el proceso de liquidación? ¿Puede decirme si tiene alguna empresa contratada para realizar esta labor? ¿Podría decirme qué potenciales interesados se han dirigido a Sepi o al Gobierno, comunicándoles su posible interés? ¿Podría decirme, en su caso, qué empresas han mostrado interés en la liquidación? Me gustaría que nos detallase los pasos que se han de seguir en el proceso de liquidación, y quién, aparte de los trabajadores —como aparece en el acuerdo marco—, de Sepi, Izar y la Federación de Sindicatos, formará parte del órgano de liquidación. ¿Le parece lógico que pueda participar el Gobierno vasco?

Le agradecería que me respondiese, porque, preocupado por el futuro de La Naval, creo que sólo de esta manera podríamos garantizar un futuro.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Está claro que, si no se siguen los procesos con los debates políticos adecuados a su debido tiempo, al final, cuando el debate se produce, tenemos que movernos entre la desolación, cierta perplejidad y la inacción momentánea, hasta coger nuevas fuerzas para enfrentar el nuevo contexto en que nos ha situado la política del Gobierno.

Me gustaría empezar por dejar claro que hay una constante desde 1984-1986, que coincide con el proceso de integración del Estado español en la Comunidad Económica Europea. No podemos separar todo lo que pasó desde entonces hasta hoy del modo en que se hicieron las negociaciones. Resulta extraño —quiero recordarlo en este momento— que, justo cuando se firma el acuerdo de integración del Estado español en la Comunidad Económica Europea, en 1986, los telediarios de la época informaran —y lo hicieron con claridad— de cuáles eran las ventajas y los inconvenientes de la integración en la Comunidad Económica Europea. Recuerdo perfectamente, como si fuera hoy, que pasaron revista a todas las comunidades autónomas; cuando llegaron a Galicia, dijeron claramente, sin tapujos, que los beneficios eran la libre circulación de trabajadores, y que los perjuicios eran para el sector naval, en concreto; también hablaron del sector agropecuario y del sector pesquero, pero es curioso que hablaran del sector naval.

A nosotros nos da la impresión de que el ingreso se hizo con algunas reglas de juego en relación con cuál iba a ser el futuro de algunos sectores industriales, sectores que sobre todo tenían un papel público muy importante en el Estado español, en particular el sector naval. No de otra forma se puede entender lo que pasó

a partir de 1986, fue un continuo proceso de reestructuraciones del sector basadas todas en la misma filosofía: le permitimos reestructuraciones si usted elimina producción, puede gastar el dinero que quiera en las reestructuraciones, curiosamente, siempre y cuando usted reduzca la capacidad productiva y como corolario la reducción de plantillas. El proceso está a la vista e inacabado desde 1986. Da igual quien gobierne en el Estado español, se produce de forma sistemática: en 1986, en 1997 y ahora otra vez. Se nos puede decir que se trata simplemente de las reglas de juego del mercado, que hay producciones obsoletas y no competitivas, pero ya hemos comentado muchas veces, y no vamos a debatirlo una vez más, que toda la industria europea, no solamente en el caso del sector naval, sino también en el sector aeronáutico, si no fuera por las ayudas estatales, no podría subsistir en la competencia internacional, que está viciada, que está prácticamente falsificada, en concreto en los casos de Estados Unidos, de Corea o de Japón.

Este ya es un primer problema político que, si no se analiza correctamente, está claro que los gobiernos que vengan al Estado español tendrán que aceptar simplemente como una especie de fatalidad del destino que el Estado español no pueda tener o no pueda acabar teniendo nada en este sector industrial de carácter estratégico. Por eso, después de tanto debate y de tanta liorata, cuando el partido en el Gobierno acusó al Partido Popular de dejar las cosas en un estado de deterioro total, al final acabó saliendo a relucir una información que me imagino que el propio partido del Gobierno sacaría a relucir, que es que si gobernase el Partido Popular este proceso se iba a dar exactamente igual, a lo mejor con matices, a lo mejor con más tensión, pero está claro que estaba preparado antes de que el Partido Socialista Obrero Español llegara al poder y es que en la propia Unión Europea se notan las decisiones. Yo he hablado bastantes veces de las reuniones para aclarar el proceso estratégico respecto del sector naval, del célebre documento *LeaderSHIP* 2015 y del Boletín de las Comunidades Europeas del 30 de diciembre de 2003, donde se dice clarísimamente que habrá nuevas reestructuraciones, ayudas al cierre de empresas y por lo tanto a la reducción de capacidad. El problema está en que, desde el punto de partida hasta hoy, el Estado español es uno de los que sale más claramente perjudicado. Es un problema político que no sé si está en la raíz de la negociación o simplemente es una incapacidad del Estado español como Estado no central para mantener otras posiciones, sobre todo en el contexto internacional, donde siempre hemos señalado que aún no se han establecido unas reglas de competencia a nivel internacional, no acabándose por lo tanto de establecer unas reglas de juego equitativas que valgan para todos en la OCDE.

Llegamos a la actual situación y desde julio hasta prácticamente el 31 de diciembre, asistimos a una representación teatral. Eso está clarísimo. Lo grave es

que esa representación teatral no contó precisamente con las mayores connivencias en las organizaciones políticas, sino que contó con la connivencia mayoritaria de organizaciones sindicales, por lo menos de sus cúpulas. Eso explica que cuando el 21 de septiembre se aprueba en el Congreso de los Diputados la moción del BNG y notase que uno de los mayores cabreos era precisamente de los que firman ahora el acuerdo. La confusión de que la cuestión está salvada si nos prejubilan y nos vamos bien a casa es respetable, comprensible; yo no voy a decir lo contrario porque, si me viera en la misma situación, estaría deseando irme a casa, sobre todo después de años de incertidumbre, de desorientación y de falta de trabajo. No se puede a ir a un centro de trabajo a no mover el cerebro ni la mano y estar abandonado continuamente año tras año. Entonces uno dice: me voy a casa, al fin y al cabo me voy bastante bien y lo que venga detrás ya se verá. Este es un problema laboral y se entiende esa reacción; ahora, deberían comprender los sindicatos que el problema político es otro, por lo menos en el caso de Galicia, y es que nos estamos quedando sin nada. No hay futuro para nadie, en concreto para los hijos de todos estos trabajadores. No nos podemos permitir ese lujo y es por lo que nosotros mantuvimos la postura que mantuvimos. El proceso de representación teatral culmina con la posición de estas comisarias y comisarios de la competencia, que son graciosísimos. Lo que pasa es que ya tenemos tan sacralizado esto de la Unión Europea pero sería para avergonzarse, nos toman por tontos. La comisaria o el comisario respectivo dice que ahora se puede hacer lo que sea; no es que se vaya a gastar en unas cuantas bagatelas, sino que se gasta infinidad de dinero de una forma totalmente no productiva. Eso se tolera porque el objetivo político, que es la reducción de capacidad, se consigue, pero se hace con un modelo, señor Martínez Robles, que va a ser una fuente de continuas zozobras y dentro de unos años nos vamos a ver en otro debate de este tipo o bien se viola el modelo, que todo puede ser, porque ya sabemos que las reglas del juego, siempre que estén dentro de un determinado fin-límite se pueden violar.

El modelo de la New Izar es exclusivamente militar, con el 20 por ciento de la facturación civil en relación con todo lo que se haga de militar. Esto tiene un problema. Si no hay contratos militares ¿qué pasa, no puede facturar nada? La mínima racionalidad indica que son modelos fraudulentos. Una vez conseguido el objetivo, ponga usted ahí lo que quiera, el caso es que usted no produzca. Es inasumible desde el punto de vista de la libre competencia que figura en el Tratado constitucional, libre competencia no falsificada, porque no hay caso mayor de falsificación que decir a una empresa que puede producir el 20 por ciento de la facturación de otra cosa que no se sabe qué va a ser. Es la opacidad llevada hasta las últimas consecuencias. Lo que es más grave y no se entiende —yo como gallego tengo un repudio total a esta concesión de España— es cómo se

le puede a decir a una empresa que produzca el 20 por ciento de la facturación militar, y además se le dice: en ese centro no. La economía soviética más planificada y más dictatorial no llegó a hacer nunca eso, llegaba a hacer espacializaciones funcionales en la República Soviética: usted a producir gas, usted acero y usted tal. No hacía estas barbaridades, que, francamente, a mí me hacen pensar que soy peor que un negro de Sudáfrica —se lo tengo que decir así— en pleno *apartheid*. No, en este sitio no, o sea que nos da la miseria y además en este sitio no. No sé cómo se puede aceptar eso por un gobierno que dice representar a todos los ciudadanos en pie de igualdad.

El caso del astillero de Fene es una tortura. Ha dicho el representante del PNV que el problema era Sestao. No, problemas como este no hay ninguno, porque resulta que no puede hacer nada. Se trata de un astillero que tiene unas dimensiones que superan al de Sestao, supera en espacio y en capacidad a Puerto Real; se dice que no puede hacer nada y además se le conduce a no hacer nada, con una plantilla de doscientas y pico personas. Si usted va por allí y ve el astillero, aquello es impresionante. El proceso de desmantelamiento es cuidadoso, pesado, cavilado y *ad hominem*, directamente contra eso. Esto de verdad no me lo explico y se sigue repitiendo. ¿No es una New Izar? Si es una New Izar y hay una nueva empresa, ¿cómo se aplican las restricciones de todo el proceso anterior desde 1986? ¿Qué pasa, sabían que ese astillero era el único que podía competir? No entiendo nada. El resultado es que más del 35 por ciento de la reducción de la plantilla va a parar a Ferrol otra vez, generándose ahora un problema y es que lo que haya de militar —efectivamente, tiene que ser difícil, eso lo comprendo, los Presupuestos Generales del Estado no pueden estar para producciones de artefactos militares continuamente—, como también hay que mantener los astilleros de Cádiz, ahí se lleva lo militar. No hay para ocupar la capacidad que tiene el astillero de Ferrol en los cinco próximos años a pleno rendimiento. Esto es un disparate, pero eso sí, aunque se quiera hacer caridad, no se pueden llevar allí los gaseros o no se puede dar carga de trabajo. Este es un modelo que de verdad no se sustenta bajo ningún punto de vista. A mí me gustaría que usted nos aclarara cómo tienen pensado el futuro del New Izar, porque yo lo veo con muchísimas contradicciones, con muchísimos problemas.

Dejando a salvo que hay que mantener la producción de los astilleros, si hay algún cambio político progresista mínimamente democrático, creo que en la Unión Europea hay cuestiones que hay que cambiar radicalmente; a lo mejor la resistencia y no dismantelar todo a corto plazo es un valor, aunque es muy difícil mantener este tipo de empresas porque son muy cualificadas, son de tecnología sofisticada. Mucha gente desconoce que un barco es más sofisticado que un avión. Tenemos una imagen de las cosas que no sé de dónde sale. Es una tecnología sofisticada, y se necesita una gran experien-

cia histórica para llegar a hacer estos trabajos. Si esto se acaba, es un empobrecimiento grande para el futuro.

Me gustaría saber si se tienen planes de resistencia para pasar este bache, si ustedes prevén que este 20 por ciento se puede aumentar o se puede violar de alguna manera. En concreto, si tienen planes industriales efectivos complementarios al mantenimiento del sector naval en Ferrol, que lo digan. No les da la razón el hecho de que una sociedad acabe derrotada; derrotada, pero no convencida. Si mira los resultados del Tratado constitucional, observará que hay un plus diferencial en algún sitio. Eso no es porque la gente no sea europea, ni española —tiene una tradición grandísima la españolidad— es porque a pesar de la derrota algo ve que no es normal. Este es el problema de fondo. Y ya no me voy a ocupar de nada más. Si puede aclarar algo de eso, se lo agradecería.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Torres, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **TORRES BALAGUER**: Quiero agradecer de nuevo al señor Martínez Robles su comparecencia, petición que ha sido atendida con una rapidez inusual, ya que quiero recordar que los portavoces solicitamos su comparecencia hace apenas dos semanas y el primer día que ha sido posible, después del referéndum el presidente de la SEPI está aquí. La diligencia es un valor que quiero agradecer al señor Martínez Robles.

Yo tampoco quiero hablar del pasado, pero a pesar de que no quiero hablar, sí me gustaría recordar de qué no quiero hablar. No quiero hablar de cómo recibió el Gobierno actual a Izar; no quiero hablar de si estaba en quiebra o no; tampoco quiero hablar de si los astilleros civiles estaban parados desde 2000; tampoco me gustaría hablar de si hicieron o no trampas a la Unión Europea, si los expedientes abiertos que se recurrieron, los perdimos o no los perdimos, si los tribunales de la Unión Europea nos impusieron sanciones por incumplimiento de las resoluciones. Tampoco quiero hablar de si la situación real se ocultó a la sociedad, a los trabajadores en general o había una información real; tampoco quiero recordar cómo estaba la cartera de pedidos, ni las intervenciones del ministro Piqué, ni las intervenciones del señor Fernández de Mesa cuando decía que no se podían contratar barcos a pérdidas (tengo aquí la intervención parlamentaria), ni si el trabajo en Bruselas del anterior Gobierno daba sus frutos o daba chispazos continuos. Podíamos no hablar de tantas cosas que han llevado a la situación actual, que condicionaban las soluciones que se pudieran dar. A mi entender, nada más perjudicial que distorsionar la realidad para analizar un futuro viable.

Quiero dar solo un dato para reflejar que cuando se hace el análisis no se es realista. A título de ejemplo, acabamos de escuchar que el Gobierno del Partido Popular dejó los astilleros con los mismos trabajadores con que los encontró. Esto es tremendo porque, según los

datos que obran en mi poder, se redujeron en más de 6.000 trabajadores (**El señor Fernández de Mesa Díaz del Río: ¡Qué barbaridad!**), y en su entorno, señor Fernández de Mesa, en el entorno de la ciudad de los astilleros de Ferrol y de Fene, 1.200 trabajadores. Si partimos ya de unos datos tan sumamente dispares y distorsionados, difícilmente podremos llegar a un diagnóstico de lo que se necesita en el futuro. Hágaselo mirar, como dicen los jóvenes, porque estamos hablando de una reducción triste, porque nadie quiere reducir personal para que una empresa vuelva a tener posibilidades de producir y de vender en el mercado. Estamos hablando ahora de una reducción inferior a la que ustedes hicieron. (**El señor Fernández de Mesa Díaz del Río: Según el Gobierno.**) Manejo datos oficiales, no son datos de elaboración propia. Como usted dice: ¡qué barbaridad, cómo podemos partir de realidades tan distintas! Dejaré que el señor Martínez Robles conteste algunas de las cuestiones comentadas de manera tan disparatada, como la del empleo, por no usurpar su función.

Me gustaría señalar que cada grupo tiene su posición respecto a la Unión Europea. Recientemente lo hemos visto en el referéndum, hemos visto cuál es el apoyo mayoritario que tienen los ciudadanos respecto a Europa. Alguien piensa también que fuera de la Unión Europea se puede vivir, aunque en frase de nuestra vicepresidenta, hace mucho más frío fuera de la Unión Europea. Es una cuestión que, a veces, queremos ignorar. Nosotros hemos recibido mucho de la Unión Europea; necesitamos estar dentro para tener un futuro común y dentro del concepto de Estado de bienestar. Indudablemente nos habría gustado tener unos astilleros más competitivos, nos habría gustado que la diferencia de coste de producción del mismo producto producido por un tercer país ahora, hoy y aquí no fuera de un 30 por ciento, pero esa no es la realidad. La realidad es que nadie está dispuesto a pagar un precio más alto por el mismo producto. Quiero recordar al señor Rodríguez que, aunque es cierto que la reducción de los trabajadores ha sido importante, el principal centro en cuanto a número de trabajadores del Estado continúa estando en Ferrol-Fene. Por lo tanto, es donde se ha quedado el mayor centro de producción industrial del Estado. Son datos que yo manejo y que entiendo que son los datos que todos manejan.

Me gustaría señalar qué ha hecho este Gobierno y dejaré para la segunda intervención algunas cuestiones. Este Gobierno, en menos de cinco meses, ha resuelto un grave problema, a nuestro entender, heredado, y al entender de otros grupos, que lo hemos producido nosotros. Desde el 12 de septiembre del pasado año en que el presidente Zapatero adquirió el compromiso de salvar a los astilleros de que hubiese un plan de futuro para el sector, pactado con los sindicatos, y de que no se abandonaría a ningún trabajador a su suerte, se han producido unos acontecimientos que solamente pueden calificarse de exitosos respecto a estos objetivos. Evidentemente, milagros nadie puede hacer. El 19 de octu-

bre, ya la SEPI y los sindicatos llegan a un acuerdo, se queda el holding bajo control público y las dos ramas de actividades. El 19 de enero de 2005, la Comisión Europea da luz verde al plan de reestructuración y da luz verde porque se han hecho los deberes como corresponde. El 4 de febrero, ya está la autorización para aplicar el plan laboral por parte del Gobierno y se comprometen recursos. No nos podemos olvidar de que se destinan 459 millones de euros, 193 en concepto de prestaciones por desempleo y cotizaciones y 266 en concepto de ayudas previas a la jubilación ordinaria. Esta decisión del Gobierno garantiza que los trabajadores se podrán prejubilizar con todas las garantías y con pleno mantenimiento de todos sus derechos económicos hasta llegar a la edad de jubilación definitiva. La política tampoco puede desvincularse de la voluntad y de las necesidades de los trabajadores. Creo que se ha hecho política dando una solución aceptable a estos excedentes que impedían que los astilleros pudieran continuar compitiendo y en estos momentos hay un compromiso del Gobierno de que estos astilleros tengan una carga de trabajo con una actividad comercial. En su comparecencia, el ministro de Defensa anunció claramente que hay una contratación de cuatro nuevos barcos se ha dicho que no había nueva carga de trabajo. Ustedes conocen perfectamente el gasero comprometido para Sestao; conocen perfectamente lo que hasta ahora está comprometido y que se está gestionando. Podemos ver la botella medio vacía, pero es una botella medio llena. El Gobierno sí está abordando los problemas y está comprometido también con el futuro industrial de la zona, y me atengo a las propias declaraciones de los ministros de Industria y de Economía en las que se dice que se va a tratar de que esa zona tenga el máximo apoyo para su regeneración, con todos los problemas que ha señalado el señor Fernández de Mesa. Reconozco que, si no hay semillas, es difícil que crezcan los árboles; aunque haya polígonos y aunque haya dinero, hace falta mucho más para una reindustrialización que dinero, hace falta una cultura, hacen falta unas medidas que sean capaces de atraer inversiones, no inversiones financieras sino que lo que hace falta, según yo lo entiendo, es capacidad para generar empresas desde la base. También convendrán conmigo en que el Gobierno puede hacer que el clima sea suficientemente bueno y abonado para que eso crezca, y en eso es en lo que está trabajando con esa serie de propuestas, algunas de ellas todavía elaborándose para no ser superficiales y conseguir plantear temas que arraiguen de verdad, más allá de crear más suelo industrial o de cuestiones que son necesarias pero no suficientes.

Yo pararía aquí y dejaría hablar al señor Martínez Robles que supongo se morderá la lengua por contestar la gran cantidad de temas que se han venido planteando.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra de nuevo el señor Martínez Robles.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES** (Martínez Robles): Voy a ver si soy capaz de responder a todas las cuestiones que de nuevo se han formulado, algunas de las cuales podrían dar lugar a una intervención muy larga que, sin duda, en estos momentos no puedo hacer.

En primer lugar, me gustaría una posición positiva de los grupos frente a la situación en la que nos encontramos, e incluso ayudar a los grupos que antes estaban en contra de las actuaciones a que se unan y se sitúen en la situación real. Es muy importante que todos nos demos cuenta de que ahora, a finales del mes de febrero, no estamos en la situación en la que estábamos en el mes de julio. Sin duda, estamos en una nueva situación, que es mucho mejor que la que teníamos en mes de abril, en el de octubre o en el de diciembre. Además — y eso es muy importante — es una situación que ha sido apoyada por las organizaciones sindicales, no solo, como ha dicho el señor Rodríguez, por las cúpulas de las organizaciones sindicales, sino también por sus bases. Hay que recordar que el acuerdo fue firmado por los representantes de las federaciones, pero también ha sido aprobado después en todos los centros de trabajo. Efectivamente —así lo ha dicho el señor Fernández de Mesa, yo estoy en esa dirección— deberemos mirar al futuro. En este punto es importante hacerlo; tenemos una nueva situación. La construcción naval siempre está en una situación complicada, es un mercado complejo y de graves riesgos. Necesitamos, sin duda, la colaboración de todo el mundo. Las organizaciones sindicales, en las bases y en las cúspides, lo han entendido bien y está a favor de este acuerdo. Por eso he querido hacer mi intervención refiriéndome a todos aquellos acontecimientos que han permitido llegar a un acuerdo que va a posibilitar, sin duda, encarar el futuro de los astilleros mejor que antes.

El señor Azpiazu ha dicho que esto ya lo conocía por la prensa. Eso es casi un elogio porque ha sido un proceso abierto y transparente, pero quería dar información del mismo en esta Cámara. He añadido algunos datos y he dicho cómo están hoy todas las cuestiones. A partir de aquí, tenemos que abordar el futuro. Señor Fernández de Mesa, he hecho una referencia al pasado simplemente para centrar el tema. No era mi ánimo hablar estrictamente del futuro porque eso ya lo hablamos en su momento. También usted lo ha hecho al decirnos que podríamos haber hecho lo mismo que se hizo en el año 1996, pero considero que esos son temas que ahora no nos deben ocupar, como decía, lo importante es afrontar el futuro.

Aquí hay una serie de cuestiones que son relevantes. En primer lugar, es muy importante conocer exactamente dónde estábamos y qué ha pasado porque, si se comprende la situación, se encuentran las respuestas a algunas de las cuestiones más importante que se han planteado, como lo referido al 20 por ciento, de lo que se ha hablado, y lo referido a la parte civil y a la parte

militar. Hay que recordar, aunque sea brevemente, que nos encontramos ante una empresa, Izar, que el 31 de diciembre dotó unas provisiones que la ponían en causa de disolución. Eso significaba la desaparición de esta empresa, que incluía la construcción civil y la construcción militar. Eso iba a ser así y no había posibilidad de resolver jurídicamente, ni por la vía de los hechos, esta situación porque no podía haber aportación de dinero público como ya hemos comentado en otras ocasiones. Por eso, el acuerdo permite —y esta es la cuestión fundamental en la que debemos centrarnos— que se mantenga la construcción civil en España en vez de desaparecer después del proceso de liquidación en que se sumió esta compañía. Se mantiene la actividad en todos los centros y se hace conservando los derechos de todos los trabajadores y sin abandonar a ningún trabajador a su suerte; eso es lo importante.

¿Por qué esta sociedad militar puede realizar sólo un 20 por ciento de actividad civil? Esta es una cuestión relevante y la razón —se la voy a comentar otra vez— es la siguiente. El señor Rodríguez no cree en la normativa europea, pero está ahí y la tenemos que cumplir; si no lo hacemos como ha pasado ahora, la Comunidad nos dice que tenemos que devolver las ayudas. Si se tiene en cuenta la normativa es posible —siempre lo ha sido— salvar una parte de esta empresa; la quiebra necesariamente se iba a producir en Izar, porque la vertiente de construcción militar no debería haber estado en la situación en la que estaba, y lo estaba —como ya hemos dicho en otra ocasión, y perdóneme el señor Fernández Mesa— porque en el año 2000 se acordó que se uniera lo civil y lo militar. Pues bien, eso nos permite salvar esta parte. ¿Por qué esta parte tiene la posibilidad de un 20 por ciento? Porque se permite que esta parte se mantenga —así se autoriza por la Comisión Europea— en función de lo dispuesto en el artículo 296 del Tratado. Este artículo hace referencia a los ámbitos de seguridad del Estado. En función de su ámbito de seguridad, el Estado organiza la construcción naval de sus buques militares en la forma que quiera, y así hay que entender el 20 por ciento. Se ha negociado con la Comunidad, y creo que esto hay que mirarlo como una cuestión positiva, no como una cuestión negativa, porque no estamos hablando de cómo vamos a organizar la construcción civil, sino de cómo podemos salvar la construcción militar en el marco comunitario. Se ha negociado, con la Comunidad, y todos debemos considerarlo como un aspecto positivo, que esta empresa de construcción naval, que en principio sólo se debería dedicar a la construcción naval militar y la Comunidad así lo ha entendido, que para evitar la irregularidad en el trabajo naval militar se permita un 20 por ciento de construcción civil. ¿Por qué está limitada? Está limitada necesariamente porque a esta empresa, que se mantiene en el ámbito del artículo 296, que está fuera de la regla de la competencia, se le autoriza excepcionalmente a que pueda determinar una actividad civil, pero esta actividad civil, que lógica-

mente se va a hacer con una financiación de fondos públicos, no puede —y eso se debe entender— afectar a la competencia y a la concurrencia porque se está financiando con fondos públicos. Por eso, el 20 por ciento hay que entenderlo en sentido positivo. Efectivamente —lo preguntaba el señor Fernández de Mesa, creo recordar—, la Comisión va a controlar esta excepcionalidad, que ha permitido para la empresa militar. ¿Cómo lo va a controlar? Este 20 por ciento será la media de estos 20 años, pero esta medición se va a ir haciendo a través de evaluaciones cada tres años, utilizando una media móvil de los tres últimos años. Tendrá su rigor la aplicación, como es lógico, pues no es posible, señor Rodríguez, violar las normas comunitarias, ya que cuando se violan las normas comunitarias nos encontramos con la situación en la que nos encontramos. En el mes de abril, en el mes de mayo, en el mes de octubre, es cuando la Comisión expone las violaciones que se hacen. Eso va a ser así y eso va a exigir sin duda que esta empresa actúe con rigurosidad en el campo militar con actividad civil.

Hay una cuestión técnica. El señor Fernández de Mesa piensa que es mejor que este 20 por ciento se mida en función de toneladas que en función de facturación. Es una cuestión técnica. Él ha citado aquí como autoridad un ingeniero naval; probablemente tendrá sus razones, pero puede haber razones en otro sentido. Por ejemplo, las toneladas de los barcos militares son más caras que las toneladas de los barcos civiles, por regla general. Esto lo digo sin un apoyo de una autoridad técnica como lo ha hecho el señor Fernández de Mesa. No creo que sea una cuestión importante las toneladas de barcos civiles, yo creo que son menos caras que las de los barcos militares. Si la medición se hiciera por toneladas, este 20 por ciento permitiría una construcción menor, pero esta es una cuestión técnica que se puede hablar. Lo hemos hablado con la Comisión y esta es la cuestión a la que se ha llegado. Hay que tener en cuenta —esta es otra cuestión que también preguntaba el señor Fernández de Mesa— que la contratación civil no se realiza a través de tipos de barco como a los que se refería el señor Fernández de Mesa, sino que es un concepto totalmente amplio: es civil todo lo que no es militar; como por ejemplo, las reparaciones serían civiles. Todo aquello que no se contrata por un Ministerio de Defensa, propio o de otros países, en términos generales, sería una contratación civil. No está en función de los barcos, sino en ese sentido.

¿Cuáles son las implicaciones territoriales de este acuerdo? Este acuerdo ha pretendido tener una implicación territorial equilibrada, en cuanto que se aplica igual en todos los sitios. No hay cierre en ninguno de los sitios, se trata de mantener la actividad en todos los sitios, por tanto de aquí en adelante los diversos astilleros estarán en mejores condiciones de actuar. Las estadísticas que nos ha traído el señor Fernández de Mesa hacían referencia a las toneladas de producción de la empresa basándose en los datos de la gerencia naval;

son así, pero no explican bien la realidad. La realidad y el hecho de que hoy estemos aquí hablando de estos temas procede de que —también lo ha dicho el señor Fernández de Mesa— a pesar de que el mercado de la construcción naval está mejor que nunca pues hay una gran afluencia de navieros que vienen a Izar, que vienen a SEPI, a pedir construcción, es que Izar —y ese es el problema que nos tiene aquí reunidos y al que hay que dar una solución— no puede construir barcos porque sus costes están muy por encima de los precios del mercado, a pesar de las ayudas. A otros astilleros no les pasa, otros astilleros han hecho sus reestructuraciones, sus adaptaciones en otro momento y se desenvuelven mejor. No creo, señor Rodríguez, que esto debe interpretarse en función de una conspiración contra los astilleros españoles, sino que hay que tener en cuenta que hay otros astilleros que han hecho en su momento sus reestructuraciones y se han ido adaptando al mercado y otros muchos, como usted bien sabe, que es muy conocedor de este asunto, han desaparecido. Ya no hay construcción naval en Reino Unido, no hay construcción naval en Suecia, la participación de las industrias europeas en la construcción naval es muy reducida.

Pues bien, sobre las implicaciones territoriales podríamos hablar de forma mucho más extendida, pero yo diría que se trata de un acuerdo que va a determinar una mejora en estos lugares, no va a haber una situación peor en los sitios donde están establecidos los astilleros, sino que va a haber una mejora. En la situación en que nos encontrábamos, no había contratación. Quiero decir al señor Fernández de Mesa que, a pesar de los datos que ha señalado en el sentido de que había una producción importante en el año 2003, eso se debe a las últimas contrataciones que se hicieron en esta empresa en el año 2001. Del año 2001 hasta ahora no ha habido contrataciones. Esa situación la vamos a mejorar.

¿Cuáles son los programas de privatización que vamos a tener a partir de ahora? Esto lo preguntaba el señor Fernández de Mesa y también el señor Azpiazu ha incidido en esta cuestión. Esto lo tenemos que tener muy claro, igual que el porqué del 20 por ciento de construcción civil. La empresa Izar, como he tenido ocasión de decir en mi intervención anterior, va a entrar en disolución para la liquidación porque tiene un desequilibrio patrimonial importante y no hay forma de recuperar el equilibrio. En esa liquidación se va a producir la venta de los activos. Por tanto, no estamos ante un proceso de privatización típico de los que se acometen en la SEPI. En la SEPI, desde el año 1996, y también antes —el antiguo INI, Teneo, la Dirección General del Patrimonio— privatizaron empresas, que funcionaban normalmente; cualesquiera que fueran los números de sus cuentas, se iban a vender al sector privado como tales empresas. Aquí no estamos en esa situación, estamos ante una empresa en liquidación y que se va a producir una venta de sus activos. Esta venta de activos va a ser también controlada por la

autoridad europea. ¿Por qué? Precisamente el hecho de que se haga de esa forma va a permitir liberar a estos astilleros de la obligación de devolver 1.250 millones de euros, porque como hemos vistos estos astilleros tienen que hacer esa devolución de 1.250 millones de euros. Hay una afectación de estos activos, pero la normativa, la jurisprudencia europea, permite que, si se hace una liquidación de la empresa, si la empresa originaria que debe hacer las devoluciones se liquida y, en este proceso de liquidación con transparencia y según reglas de competencia se adquieren estos activos, en ese caso, los activos quedan liberados de la devolución. No estamos en un proceso de privatización normal, estamos en un proceso muy especial del que habrá que dar cuenta a la Comunidad.

¿Cuándo se va a empezar y cómo se va a hacer? Se va a empezar —ya lo he dicho en mi intervención— a partir de que entre en liquidación. La empresa va a entrar en liquidación cuando pase el período de dos meses, que se abrió el 3 de febrero y la junta general de Izar determine que la empresa no puede hacer la aportación de capital necesaria y que por tanto la empresa va a entrar en liquidación. A partir de ese momento se producirá este proceso de venta, que siempre tiene que ser una venta incondicionada, una venta en condiciones de mercado, etcétera. En esta empresa yo espero la colaboración de todo el mundo, comunidades autónomas, etcétera. Después, cuando hable exactamente de las cuestiones que planteaba el señor Azpiazu, me referiré a esta cuestión con un poco más de detalle.

La industria auxiliar de los astilleros ahora va a estar mejor que estaba. La crisis de la industria auxiliar no se va a producir como consecuencia de este acuerdo. A consecuencia de este acuerdo, la industria auxiliar, sin duda, va a estar mejor que antes. La crisis de la industria auxiliar se ha producido porque esta empresa desde el año 2001 no tiene contratos. El compromiso de los sindicatos, de SEPI y de Izar, es instar a los ministerios competentes, en este caso Industria y Trabajo, a abrir una mesa sobre la industria auxiliar. En este sentido ya se han realizado reuniones tanto con los ministerios de Trabajo y de Industria, como con las organizaciones sindicales y las asociaciones empresariales de las pequeñas y medianas empresas en esta dirección para tratar de mejorar la situación de estas empresas y hacerlas eficaces, competitivas, etcétera.

El señor Fernández de Mesa ha dicho que los astilleros quedan desequilibrados. No van a quedar desequilibrados, se van a aplicar normas —está también recogido en el acuerdo— de organización. Algunos de los astilleros van a tener que trabajar en mayor medida con la industria auxiliar, como acabo de decir. Por ejemplo, Ferrol-Fene o San Fernando con Puerto Real tendrán que trabajar de manera coordinada, etcétera. Estos astilleros tenían un problema de excedentes laborales. Por tanto, los astilleros en estos momentos estarán en mejores condiciones de competir de lo que lo estaba anteriormente y así lo ha entendido todo el mundo. Los

problemas puntuales que se planteen se van a solucionar. En el propio ERE existe la posibilidad, en algunos casos, de retención. En otros casos, hay posibilidad de buscar algunas soluciones, de incorporar personal con determinadas limitaciones. Francamente, creo que no se va a tener problemas en esta dirección.

Ya le he comentado lo que me decía sobre los 1.300 millones de euros. Como fondo de la cuestión, esta industria debe estar basada en una posición industrial y comercial cierta. No creo que sean buenas medidas las aportaciones de nuevos capitales para llegar finalmente a crisis como las que hemos tenido anteriormente. Efectivamente, yo me he referido al tema de máxima contratación en el mundo. Es así, pero la gran paradoja es que en esa circunstancia los astilleros españoles no pueden hacer casi ningún contrato.

Hay unas medidas de organización industrial, hay un plan industrial. La industria militar diseña un plan industrial basándose en los trabajos que tiene ahora mismo. Algunos de ellos están en el inicio de su ejecución como es el caso de los programas de los S-80, otros se están desarrollando en función del plan de la Armada sobre sus dotaciones de buques. Teniendo en cuenta las posibilidades de obtener contratos extranjeros y de obtener contratos civiles, como es lógico, la empresa ha diseñado un plan industrial que permite mantener su actividad en unas condiciones de competitividad y hacer que, en un plazo corto, esta empresa llegue a una situación en la que pueda mantenerse de forma equilibrada. Como es lógico la empresa no puede pasar de la noche a la mañana, después de una situación como ésta, de tener una enorme pérdida de 300 y pico millones en el año 2004, acumulado a los 400 anteriores, a tener beneficios en el año 2005. Sin embargo, sí se inicia a partir de este momento una vía que va a permitir que en un corto período de tiempo, dos o tres años probablemente, esta empresa militar esté en condiciones de solucionar su situación.

Ya me he referido a algunas de las cosas que ha mencionado. Finalmente, deberíamos pensar —cuestión por la que empezaba el señor Fernández de Mesa su intervención, con lo que estamos de acuerdo— en el futuro de esta empresa. Le agradezco también algunas de las consideraciones que ha hecho. Estoy seguro de que en próximas intervenciones podremos ver como esta empresa va mejorando.

Rápidamente quisiera decirle al señor Azpiazu dos cosas. Desde el principio se ha dicho —y además se ha cumplido— que íbamos a estar en contacto con todos los gobiernos autonómicos. De hecho yo he estado en contacto con todos los gobiernos autonómicos con distintas fórmulas, con el consejero del Gobierno de Galicia, con la consejera del País Vasco, con los consejeros de Andalucía, de Murcia, de Valencia, de Asturias, etcétera. Hemos tenido al principio una diferencia fundamental porque al margen de aquellos consejeros que pertenecían al Partido Socialista, los otros consejeros mantenían puntos de vista distintos a los que nosotros

manteníamos sobre las cosas que había que hacer. Eso pasaba claramente con el Gobierno vasco. Nosotros desde el principio le ofrecimos la posibilidad de colaborar. Para nosotros es de gran interés, como no puede ser de otra manera, que el Gobierno vasco y cada uno de los gobiernos de las comunidades correspondientes colaboren en la solución de esta difícil cuestión, pero el Gobierno vasco siempre nos ha dicho desde el principio que Sestao se mantuviera en el sector público o si no ellos no colaboraban. En aquel sentido y en aquel momento no se hacía referencia al artículo 12.7, que no sé exactamente si es el título correspondiente para intervenir aquí, sino más bien se decía que aquello era una cuestión de SEPI y que lo resolviese SEPI, yo se lo he oído decir en algún caso a las autoridades del País Vasco, pero eso ya ha pasado y estamos en una situación de colaboración.

Desde que se alcanzó ese acuerdo —conozco esa carta—, la consejera de Industria se dirigió al vicepresidente ofreciéndole su colaboración para la solución de los problemas pendientes. También hacía referencia a abandonar la posición anterior; una posición que hacía difícil colaborar. Entre otras cosas, hubo un acuerdo del Gobierno vasco del lehendakari con el comité de empresa para mantener siempre Sestao en el sector público. Nosotros desde el principio hemos dicho que eso no era posible y así lo hemos debatido largamente con la Comisión Europea, de acuerdo con la normativa europea. Ahora estamos en otra situación. En esta situación, vamos a colaborar con todas las comunidades autónomas. Hay que tener en cuenta que esta colaboración no puede llegar al punto de que predeterminemos entre las administraciones en el sector público quién va a ser el comprador y cómo va a ejercer este comprador. Es un proceso que tiene que ser transparente, que tiene que ser público y que tiene que ser en concurrencia.

El señor Azpiazu me hace una pregunta muy concreta y me dice que esta tarde se la va a preguntar también al señor vicepresidente. No sé lo que él le va a responder, pero yo le diré lo siguiente. Cuando el señor vicepresidente habla de órganos de liquidación se está refiriendo a una cuestión mercantil. Aquí hay una cuestión que es muy importante aclarar, que cuando se habla ahí de órganos de liquidación y de que los representantes sindicales en los consejos de administración van a formar parte del órgano de liquidación, se está hablando de una cuestión meramente mercantil, porque, como usted bien sabe, en una sociedad en liquidación el consejo de administración desaparece y aparece un órgano de liquidación. Esto es estrictamente mercantil, no es una cuestión política ni de dirección, sino estrictamente mercantil. Lógicamente, y no lo entienda como un rechazo, señor Azpiazu, en este órgano de liquidación, mercantil, no puede estar el Gobierno del País Vasco. Ahí estarán los administradores. ¿Quiénes van a ser los administradores? Personas que estaban integradas en el consejo de administración van a pasar ahí; es un órgano

estrictamente mercantil que va a tomar decisiones sobre la liquidación, porque esto es una sociedad anónima sometida a las normas del derecho mercantil, pero, repito, yo creo que esa respuesta negativa la formula en este sentido. Hay una cierta consideración equívoca en relación con este órgano de liquidación. Ahí no va a participar, pero ya le digo, y se lo digo también a todas las comunidades autónomas —he tenido ocasión de decírselo a los consejeros correspondientes—, que el interés de SEPI, el interés del Gobierno y, si quiere, las instrucciones que yo tengo del Gobierno, van dirigidas, como no puede ser de otra manera, en el sentido de la colaboración. Todo esto es muy complejo y cuanto más colaboración tengamos, mejor. Por tanto, ¿será difícil? No sé cómo enfocará esta tarde la respuesta el señor vicepresidente, pero en el órgano jurídico de liquidación como tal en el sentido mercantil no podrá intervenir, aunque es importante que exista una colaboración entre el Gobierno del País Vasco, SEPI y el Gobierno para la solución de estas cuestiones. Además, hay aspectos importantes, como los referidos a la industria auxiliar, que ofrecen un amplio campo para las comunidades autónomas. No sé si el Gobierno del País Vasco tiene pensada alguna actuación en este sentido, porque otros gobiernos, como pasó en Andalucía o como pasa también en Galicia, están desarrollando actividades en esta dirección, actividades que son importantes y que complementan las demás actuaciones. Esta es la cuestión fundamental sobre la que me preguntaba el señor Azpiazu.

Señor Rodríguez, creo que tenemos puntos de vista diferentes sobre muchas cuestiones, entre ellas sobre la realidad de las cosas. Es difícil entender todo lo que ha pasado en el sector naval desde 1984 hasta aquí simplemente como una exigencia de industrias de otros países o como un mal efecto de los negociadores del Gobierno en el momento de constituir el Tratado de Adhesión. Aquí, y antes he puesto ejemplos de algunos otros países, hay un problema real al que o se le hace frente o llegamos a una situación complicada. Yo creo, sin ánimo de polémica, que durante los últimos cinco años no se le ha hecho frente a esta cuestión. A la situación de esta empresa se debió claramente hacer frente en 1998 y no fue así. Por tanto, no comparto ese punto de vista. Tenemos, necesariamente, que adaptarnos a las normas europeas, que son las que son, y eso ha permitido, en términos generales, una evolución muy favorable de la economía española y también, como es lógico, de la economía gallega. Tenemos que respetar esas normas. Si tenemos una industria como la del automóvil, floreciente en Galicia, es porque es una industria que se ha adaptado a las necesidades del mercado y que, por tanto, ha conseguido un mantenimiento y un desarrollo. Lo mismo tiene que hacer esta industria. La situación en Galicia va a ser mejor que hasta ahora; la situación crítica en Galicia es anterior, especialmente en Fene. En Fene, como usted mismo ha dicho, señor Rodríguez, los problemas empezaron en

1986 y ahora vamos a dar una solución a esta situación. Ahora mismo, y precisamente hoy he visto en La Voz de Galicia, en la edición de hoy, que habla de que en el tema de reparaciones hay pleno empleo, de que va a haber plena ocupación en los astilleros de Ferrol y Fene. Creo que esa va a ser la tónica de actuación en el futuro, que vamos a mantener la actividad en estos dos astilleros. Se va a mantener la actividad en estos dos astilleros, a pesar de las nuevas competencias que en el ámbito militar va a tener el astillero de Puerto Real. Creo que vamos a estar en una situación mejor que hasta ahora y que nos va a permitir adaptarnos mejor. Fene ya tenía establecidas unas limitaciones hace muchos años y en ese acuerdo —también es una cuestión que se debe aclarar— no hay ninguna reducción de la capacidad de construcción de los astilleros españoles, lo único que pasa es que cuando hablamos de capacidad de construcción tenemos que tener en cuenta que esa capacidad no estaba utilizada, ni mucho menos, en los últimos años. Es decir, que esa es una discusión sin demasiado sentido. Nosotros tenemos la capacidad que teníamos, la seguimos teniendo. Lo importante no es tener una capacidad de ocupación determinada, que es una cuestión física según ha determinado últimamente la Comisión, sino que hay que tener trabajo para los astilleros, que es lo que no pasaba y lo que creo que a partir de ahora va a pasar.

Muy rápidamente, porque el tiempo nos acucia a todos, he tratado de responder a las preguntas que tenía anotadas.

El señor **PRESIDENTE**: Este segundo turno de intervenciones, para acotaciones estrictamente, es de un par de minutos.

Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Acotando once comparecencias en algo más de hora y media, le diré que agradezco, señor Martínez Robles, la contestación que ha dado a las preguntas formuladas. Nosotros no es que estemos contra la situación actual del Gobierno, sino que creemos que no es la más adecuada y eso no quiere decir que estemos de acuerdo con lo que se está haciendo. Yo lo que he hecho ha sido plantear lo que nosotros habíamos hecho en 1996, con unos resultados que tienen una visión subjetiva por parte del grupo de Gobierno y del propio Gobierno y una visión subjetiva —permítame que también podamos tenerla— por parte del Grupo Parlamentario Popular del Gobierno anterior. No tengo más que reiterar qué es lo que hicimos nosotros. No hay ningún problema y nosotros esperamos que, llegados a este punto, no nos traigamos la maleta llena de papeles desde 1984 ni para estar reprochando ni para estar recordando permanentemente cuáles fueron todas y cada una de las medidas que se adoptaron desde el primer Real Decreto 1264/1984. No lo vamos a hacer. Partiendo de esta base de que no nos gusta lo que se ha

hecho y de que creemos que no va a sentar las bases de lo que va a ser el futuro de la construcción naval, deseamos francamente que el destino definitivo de esta política dé al sector la estabilidad que todos deseamos.

He oído reiteradamente de usted y del parlamentario del Grupo Socialista señor Torres la crítica a la unión civil y militar. Nosotros entendemos que ahí no hay tan mala política y que probablemente debería haberse hecho mucho antes, y lo entendemos así porque fue la única fórmula para salvar los astilleros civiles en un momento determinado. La única fórmula eran unos astilleros, los de la empresa nacional Bazán, que se ponen en números negros en el año 1998 y la absorción que se hace de Astilleros Españoles es lo que posibilita que puedan seguir funcionando, y eso es lo que han hecho otros países de la Unión Europea que continúan realizando la misma política. Ustedes tienen todo el derecho, y acepto perfectamente que desde su subjetividad crean que es una mala política, pero permítanme que yo les diga desde nuestro punto de vista que no lo es, y cuantas veces quieran volveremos a enredarnos en este debate, que no conduce a nada. Yo estoy ofreciendo en este momento hablar de futuro, pero cuantas veces quieran ustedes criticar esa política del Partido Popular yo la defenderé con el mismo criterio que ustedes defienden la postura contraria. También les digo que fue la única fórmula de salvar los astilleros civiles en el año 1998.

Es verdad, señor Martínez Robles, que la construcción naval está mejor que nunca, porque lo dice la gerencia del sector naval español de la construcción naval, que se ha incrementado en un 86 por ciento con respecto al año anterior. Pero también hay unos datos que son muy importantes y es que el 90 por ciento de las mercancías del comercio exterior europeo se transporta por mar, que el 40 por ciento del comercio intereuropeo es vía marítima y que el 80 por ciento del comercio mundial se hace con barcos. España es un país que tiene 8.000 kilómetros de costa y unos astilleros muy importantes. Yo espero que España se vea beneficiada de estas políticas que ustedes van a aplicar a partir de este momento, de esta tarta que hay en el mundo de la construcción naval y podamos salir adelante de una vez, no mirando hacia atrás; que con las bases que ustedes están poniendo, para poder salir hacia el futuro.

En cuanto a la actividad del 20 por ciento, señor Martínez Robles, simplemente le pregunto, y ruego que en un momento posterior o por escrito usted conteste, por qué Bruselas en este preciso momento cambia el criterio del 20 por ciento de la facturación sobre el 20 por ciento por tonelaje. Es algo que no se ha hecho nunca y que perjudica gravemente a unos astilleros como los nuestros. Me gustaría saber realmente cuál es el criterio por el que se ha cambiado esta fórmula.

Termino, señor presidente de la SEPI, reiterándole mi gratitud por su comparecencia. No creo que todo el mundo salga igual en el tema de la territorialidad.

¿Usted ha leído lo que dice hoy *La voz de Galicia*? Que evidentemente en reparaciones, no toda la plantilla, la plantilla de carenas es la que va a tener ocupación con los barcos que entren a reparar, pero no el resto —ni bloques planos, ni bloques curvos, ni plomeros, etcétera—, y para eso ya hay una propuesta encima de la mesa, para que si de verdad se quiere potenciar reparaciones en los astilleros de Izar Fene, se cubra un dique para poder competir con Lisnave y con los astilleros que se están llevando los buques de reparación que podrían arreglarse por los astilleros en España.

En cuanto a Defensa, señor Martínez Robles, es evidente que con los encargos que pueda hacer el Ministerio de Defensa español no habrá suficiente carga de trabajo para la rentabilidad plena de los astilleros, no lo es. La prueba es este año, que hemos procedido a la reducción de 36 millones de euros, antes de que entraran en vigor, en los presupuestos de Defensa y que en ese documento firmado el 16 de diciembre por ustedes y los sindicatos en el que se hablaba de un compromiso del Ministerio de Defensa para concretar una serie de construcciones no se ha materializado, y el ministro de Defensa ayer reconocía que lo que estaba encima de la mesa eran 12 embarcaciones menores, un segundo Patiño, y lo demás está basado en lo que se había contratado con anterioridad. Estas son las preocupaciones que tenemos.

Termino, señor presidente, con una referencia, aunque no pretenda entrar en el debate...

El señor **PRESIDENTE**: Por tercera vez, termine de verdad.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Termino.

Señor Torres, se me hace muy difícil no contestar cuando se hacen acusaciones directas. Yo no estoy dispuesto a seguir permanentemente revisando el pasado. ¿Hemos cometido errores nosotros? Sin duda. ¿Los han cometido ustedes? Sin ninguna duda, y ¿que de los errores suyos y de los errores nos encontramos en la situación actual? Yo creo que nadie lo va a dudar: desde su perspectiva, más errores los nuestros, desde la nuestra, más errores los suyos, pero esto entra dentro del debate político. Pero de ahí a hacer acusaciones como que se han hecho trampas en Bruselas cuando la realidad es que todo el mundo conoce que se ha comunicado a Bruselas lo que se estaba haciendo y por lo que no se ha pasado ha sido por dar más información a Bruselas de la que se le pide a otros países del mundo, en eso nosotros no podemos ceder.

Ese control que acaba de anunciar el señor Martínez Robles sobre los astilleros españoles del 20 por ciento cada tres años ¿va a admitirlo Italia? ¿Italia va a permitir que cuando tiene pérdidas en los astilleros civiles impute a la construcción de un barco de guerra todo lo que sean las pérdidas del barco civil? ¿Usted cree que Italia va a hacer eso? ¿Usted cree que las Floret o las

Lafayette van a ser tomadas idénticamente igual cuando unas sirven para asumir las pérdidas de las otras? Ni Francia ni Italia van a permitir eso que en este momento se está haciendo con España. Ustedes lo ven bien y les digo que ojalá les salga bien, porque aquí no estamos tratando más de que el sector de construcción naval sea un sector pujante en España. Esa es la única cuestión que yo quería decirle.

En cuanto al número de parados, no he hecho más que echar mano de ese documento del mes de junio de este año, en el que es precisamente el grupo de expertos el que dice que a usted le sobra un cero, porque no son 6.000, son 600. (**El señor Torres Balaguer hace signos negativos.**) Cójase el informe del grupo de expertos del mes de junio pasado que yo tengo aquí también. Si no es así, rectifico, y no tengo ningún inconveniente en hacerlo. Ustedes no han recurrido ningún expediente. No hay ninguno, los ha recurrido el Gobierno anterior. De los expedientes abiertos en este momento, el Gobierno no ha recurrido ninguno, que yo lo critico pero que ustedes están en su pleno derecho a hacerlo. ¿Que ustedes están de acuerdo en lo que han hecho y yo no? No pasa absolutamente nada, ese es el tema y esa es la cuestión.

Por último, y termino ya...

El señor **PRESIDENTE**: Es la cuarta vez que va a terminar. (**Risas.**)

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Con Once comparecencias en una comprenderá usted que es complicado, señor presidente. Termino de verdad.

No se puede decir que los trabajadores no han estado informados cuando forman parte de los consejos de administración de las empresas, es tanto como decir que cualquier otro miembro de un consejo de administración no está enterado de lo que se está haciendo. Yo respeto las opiniones de todo el mundo, pero hay ruedas de molino con las que no se puede comulgar.

Le deseo, señor Martínez Robles, que todos esos planes, con los que no estamos de acuerdo pero que se van a llevar adelante, pongan de verdad al sector de construcción naval en España en condiciones de ser nuevamente un sector competitivo en Europa y en el mundo entero.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Azpiazu.

El señor **AZPIAZU URIARTE**: Quiero agradecer al señor Martínez Robles las explicaciones y a la vez tengo que decirle que me han preocupado algunas de sus respuestas. Es cierto o se puede admitir que ustedes solo veían la posibilidad de separar la parte civil de la parte militar, pero reconózcame que el que aquellos astilleros quedaran en una y otra parte era una decisión política del Gobierno, como le decía antes, para bien o para mal. Es verdad que el señor Zapatero se compro-

metió a mantener la actividad en todos los centros y no dejar abandonados a los trabajadores. Lo que me preocupa de esta frase es, primero, ¿cuánto tiempo se va a mantener la actividad? Para que la actividad se mantenga en el tiempo es importante lo que le decía antes, buscar nuevos socios, sólidos y solventes, que garanticen en nuestro caso el sector de construcción de la naval, que es lo que me preocupa. Posiblemente a los trabajadores directos se les busque la solución. Usted ha dado las cifras y ha dicho cuáles eran los acuerdos en términos de expediente de regulación de empleo, etcétera, pero también hay un montón de trabajadores indirectos afectados que ya sabemos lo que está pasando con ellos, que se están quedando sin trabajo. Lo que me ha preocupado es que usted haya dicho que, de cara al futuro, está dispuesto a establecer contactos. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: La célula de la derecha o de la izquierda, según se mire, a ver si se disuelve. (**Risas.**)

El señor **AZPIAZU URIARTE**: Señor Martínez Robles, usted dice que vamos a tener contactos —por carta, por teléfono, etcétera— A mi modo de entender no es un tema serio. Pedimos implicación. Implicación no quiere decir asumir necesariamente las decisiones que adopte SEPI; implicación quiere decir participar en un proceso, y el resultado será el que se acuerde en ese proceso. Entonces, si en ese proceso está implicado el Gobierno vasco, también el Gobierno vasco será un agente que tome decisiones y participe; es lo que estamos diciendo. No queremos estar solo informados —que lo hemos estado hasta ahora relativamente poco—, queremos estar participando en el proceso.

Usted ha dicho que conoce la carta que envió la consejera de Industria —hoy hace dos meses, por cierto, 23 de febrero, mala fecha— y no ha habido ninguna respuesta; creo que no refleja la buena voluntad y el espíritu de colaboración que dice. Le voy a decir algo que se suele decir en Euskadi y es que a cada aldeano hay que entenderle por lo que quiere decir y no por lo que dice, es decir, yo le he preguntado sobre el órgano de liquidación y, efectivamente, usted me ha dicho que es el órgano mercantil en el que no cabe y tal. Yo le estoy apelando al espíritu de la propuesta, que es lo que de mi intervención creo que se deduce, y es que queremos implicarnos pero de verdad. Así se lo ha ofrecido la consejera, así se lo ofrece el Gobierno vasco. Esa es la voluntad del Grupo Parlamentario Nacionalista Vasco. No queremos estar al margen. Mantuvimos la posición de defender que la naval estuviera en parte pública porque entendíamos que podía estar también en la parte pública y, eso sí, era una garantía de futuro. Ahora tenemos un futuro, un proceso que no sabemos a dónde nos va a llevar, quizá sea incierto. Vamos a ver si hay socios sólidos. Por eso le digo que creo que su Gobierno necesita el apoyo también y la colaboración en términos de

participación, de implicación en el proceso, del Gobierno vasco, porque ahí, en la búsqueda de socios, puede haber esa colaboración. Espero que así sea y que se pueda garantizar efectivamente el futuro de La Naval de Sestao. No sé si usted me va a decir que va a haber esta implicación directa —no simplemente contacto, información, de forma indirecta o telefónica—, lo que significa tomar las decisiones conjuntamente. No sé si el ministro esta tarde irá por esa línea pero, sinceramente, espero que así sea.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor Martínez Robles, que tengamos que actuar inevitablemente en el contexto de la Unión Europea es un hecho incuestionable y, por tanto, eso no lo vamos a discutir, a pesar de que está claro que hay Estados que no entran en la Unión Europea y, aunque sea transitoriamente, no les va nada mal. El caso de Noruega es concreto y específico. En todo caso, creo que, aun aceptando esa predeterminación, usted tiene que admitir que las normas europeas de competencia, entre otras cosas, no pueden ser equitativas cuando resulta que en un sector industrial que es sobre todo para la exportación —y en el caso del Estado español estaba claro— las normas de competencia a nivel internacional no son equitativas; es imposible que se trate con equidad este tema dentro de la Unión Europea, imposible, por no hablar ya de las distintas formas que hay de burlar las normas de la competencia o simplemente la correlación de fuerzas político-económicas. El trato o la actitud de las instituciones europeas no es exactamente igual con todo el mundo, y esto en muchos sectores económicos. El problema es que no hay unas reglas neutrales en relación con el mercado. Eso, a pesar de tener que aceptar que estamos en ese marco, yo eso no lo discuto, me tengo que mover en él y en ese sentido tengo una actitud constructiva y no una actitud ideologista, es decir, que como no me gusta no hago nada; ese no es el problema.

En segundo lugar, hay una cuestión en su intervención que me preocupa y es que diga que pueden ser operativos y que pueden continuar todos los centros con plantillas como las que tienen. En concreto, Izar Fene, como astillero, con toda su potencialidad, es inviable con esa plantilla; es inviable.

El tercer tema es que usted no acaba de aclarar cómo se explica racionalmente —no como una especie de fetichismo— que haya un centro de trabajo de una empresa al que se prohíbe hacer cosas, cuando en todo caso la restricción productiva la tiene la empresa en su conjunto; es decir, qué tipo de negociaciones políticas puede haber para que la Unión Europea —y me imagino que no se sabía dónde estaba Fene-... (**El señor Martínez Robles: Lo saben desde 1984.**) Bueno, ahora sí. Pero lo que quiero decir es qué es lo que indica usted, ¿que había intención de cargarse ese astillero específicamente? ¿Cómo en 20 años se puede explicar

la restricción contra un centro productivo de la misma empresa? Explíqueme usted eso racionalmente porque a mí me excede. Yo se lo tengo que atribuir a la maldad congénita de la Unión Europea o se lo tengo que atribuir a los negociadores españoles. Es que no me deja usted otra opción. Acláreme usted, ahora que en la base se pueden hacer reparaciones en la ría de Ferrol, ¿cómo se mantiene un astillero como Fene con reparaciones? Explíquemelo usted, porque eso es inviable. Usted deme una explicación a esto para poder entender la racionalidad de las decisiones porque ahí está, dentro de los límites que ustedes nos ponen, el inicio de poder empezar a ser comprensivos y constructivos en el sentido real del término, porque yo tengo que ver una viabilidad y, dentro de ella, a lo mejor me puede decir que *offshore* de estas características, pero que otra cosa no se va a poder hacer, porque entonces yo le diría: pues vamos a ver cómo hacemos para conseguir ese tipo de trabajo en el mercado internacional; pero algo que no sean las reparaciones, porque de eso no vive un astillero de esas dimensiones. Solo le planteo esto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torres.

El señor **TORRES BALAGUER**: No queremos hablar del pasado, pero siempre nos retrotraemos a él, es curioso el planteamiento. No puedo dejar de contestar al planteamiento de que la fusión de los astilleros fue buena y que eso fue un punto de partida. Eso no es cierto, señor Fernández de Mesa. La fusión de los astilleros generó, de 2000 a 2004, 644 millones de pérdidas. ¿Se salvaron los astilleros civiles? No, no se benefició en nada a los militares, más bien se les perjudicó y tampoco se benefició para nada a los civiles. ¿Se hicieron trampas o no? Depende de cómo quiera usted abordarlo. Cinco expedientes de la Unión Europea, una condena del Tribunal de las Comunidades Europeas, etcétera. Es que el procedimiento que el Gobierno socialista ha seguido es absolutamente distinto. Nosotros hemos llegado a un buen acuerdo y ustedes a cinco expedientes y una sentencia condenatoria. Creo que la diferencia entre nuestros objetivos conseguidos a sus objetivos de esconder una realidad y de incumplir las leyes es notable. Nosotros estamos con Europa pero cumplimos nuestras obligaciones también con Europa y por eso hemos llegado a un buen acuerdo. Si no le quiere llamar trampas, llámele incumplimientos, pero hasta cinco veces también les requirió información y se les ocultó. Estoy absolutamente seguro de que nadie tiene una actitud tan obstruccionista como la que ustedes tuvieron frente a la Unión Europea.

Respecto al comentario del astillero de Sestao, quisiera decir que el compromiso del Gobierno está ahí. ¿Quién lo va a salvar? Pues los planes que tiene la SEPI, el compromiso que tiene la SEPI, no solamente con el astillero sino con la industria auxiliar. Creo que se ha manifestado, por activa y por pasiva, que hay un compromiso con el astillero, independientemente de la

cooperación, colaboración o lo que se quiera del Gobierno vasco, pero se ha manifestado por activa y por pasiva. Un comentario que quizá le corresponde más contestar al señor Martínez Robles: el astillero de Fene no tiene ninguna limitación, señor Rodríguez. (**El señor Rodríguez Sánchez: Es increíble.**) Usted puede decir lo que quiera, pero el astillero de Fene tiene la posibilidad de hacer civil, de hacer militar. En estos momentos ya hay anunciado que habrá una ampliación inmediata de plantilla porque las reparaciones están en su máximo nivel. Por tanto, no hay ninguna sombra ni ningún castigo ni prevaricación alguna, en absoluto; al contrario, creo que tiene el 20 por ciento, que es mucho, de posibilidad de construcción civil, tiene posibilidades en la construcción militar y tiene abierto ante sí, con buen futuro, las reparaciones y adaptaciones que sean necesarias.

Para concluir, el Gobierno se ha comprometido con todos los astilleros y hasta ahora ha cumplido. Tiene un buen acuerdo, entre otras cosas porque él cumple con sus obligaciones, no solo frente a los centros sino también frente a la Unión Europea que, nos guste o no, aunque produzca sonrisas, es una buena techumbre para ir hacia un futuro de difícil competitividad, pero ahí están puestos los medios para ganar cuota de mercado, que es lo que sin duda todos queremos.

El señor **PRESIDENTE**: Nadie llegará a las 12, ni portavoces ni compareciente, a los compromisos que habían contraído. De todas maneras, teniendo en cuenta que hemos concentrado 11 comparecencias, es justo reconocer y agradecer el esfuerzo que han hecho todos los portavoces y el compareciente que va a intervenir ahora por última vez, con la mayor concisión que le sea posible.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES** (Martínez Robles): Quisiera contestar algunas cosas. Señor Fernández de Mesa, hay una confusión sobre los tonelajes y las capacidades de producción y le veo que usted está en esta confusión. Por eso le digo que es la primera vez que se utiliza el término de facturación. Estamos ante un problema nuevo, no estamos como hemos estado en otra situación con la comunidad. ¿Por qué se utiliza, por qué lo utiliza la Comisión y por qué nosotros aceptamos el término facturación? Porque lo que se está tratando de determinar es la incidencia en el mercado, y la mejor forma de hacerlo —y ya le digo que además es más ventajosa para nosotros— es por la facturación. Otra cuestión. Italia no tiene problemas con la Comisión, pero no se trata de que a nosotros nos apliquen un sistema de control que no se lo aplican a nadie. Eso no es cierto. Este es un sistema de control que se utiliza en todos los casos. Le recomiendo que se lea atentamente cómo han sido las obligaciones de control admitidas por el Gobierno de Francia en el caso de Alstom y verá que son semejantes

a las que nosotros tenemos. En el caso de Italia siempre hay rumores de que no tiene expediente abierto, no ha sido condenada, no ha hecho las devoluciones, etcétera. Estoy seguro, completamente seguro, que si Italia se encuentra en las mismas circunstancias que nosotros, la Comisión determinará el mismo sistema de control.

Señor Azpiazu, hay dos cosas en lo que usted dice. Primero, probablemente no le dije anteriormente que ya le comenté al señor viceconsejero de Industria del País Vasco, el señor Telletxea, que no ha habido una respuesta escrita a la carta, pero sí le dije formalmente por teléfono a dicho señor, que me hablaba en nombre de la consejera en aquel momento, que habíamos recibido la carta y que íbamos a colaborar. Me he quedado muy sorprendido cuando he visto que esto causa un problema que no debe existir. Y en relación con la colaboración, he intentado explicar antes que aquí tenemos que tener un gran cuidado con lo que hacemos las administraciones, puesto que el proceso de venta de los activos —he intentado decir antes que no estamos en un proceso de privatización normal— es un proceso que tiene que ser incondicionado y en determinadas circunstancias. Si la Comisión advierte que el Gobierno español, SEPI y el Gobierno vasco se ponen de acuerdo, buscan un comprador y le venden la empresa, nos anula todo, pues no se cumplirán los requisitos de la Comisión. Por eso hace falta una colaboración. Así es como debemos trabajar y no qué le vamos a ofrecer, que ya lo tenemos abierto. En realidad, nosotros tenemos abierta la colaboración al País Vasco y al Gobierno. El Gobierno, que ha mantenido otras posiciones, que llegó a acuerdos en otra dirección con los sindicatos y que en aquel momento, como manifestaba antes, decía que la naval de Sestao era un problema en la SEPI y por tanto que lo arreglara la SEPI, solo a partir del acuerdo ha dicho que es una cuestión de colaboración, pero nosotros siempre hemos estado abiertos y lo seguimos estando. A lo mejor la palabra que utilicé antes no era muy oportuna, muy feliz, así que la quito y pongo la que usted me diga, una colaboración con el Gobierno vasco que yo creo que es importante para solucionar esto dentro del marco comunitario, que es muy limitativo para las administraciones.

Señor Rodríguez, ahora, como decía el señor Torres, no estamos hablando de limitaciones. El astillero de Fene está exactamente igual que estaba y tiene la posibilidad de hacer las mismas cosas que antes. Ya sabe usted que antes no hacía nada, ni en reparaciones ni en lo demás, todas las mañanas 330 trabajadores de Fene cruzaban la ría y se iban a trabajar en las fragatas a Ferrol. Eso es lo que hacían en los últimos años, la situación en la que nos hemos encontrado; ahora vamos a estar mejor, existiendo todo tipo de posibilidades para Fene. Yo manifestaba —se lo decía también al señor De Mesa— que, efectivamente, *La voz de Galicia* dice que hay pleno empleo, plena ocupación en las reparaciones. No dice que no haya en el resto, sino que solo se refiere a esta cuestión.

Para terminar, señor presidente, agradezco a los portavoces, especialmente al señor Fernández de Mesa y al señor Azpiazu, y sobre todo a los grupos el compromiso de mirar hacia el futuro y entre todos tratar de buscar una solución, que siempre es muy difícil y complicada, para los astilleros públicos españoles y para los que en el futuro serán privados.

Gracias, señor presidente.

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

Suspendemos durante un par de minutos mientras despedimos al señor Martínez Robles y reanudamos la sesión. (**Pausa.**)

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA AL FUTURO DE IZAR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000039.)**
- **RELATIVA AL FUTURO DE IZAR Y, EN PARTICULAR, DE SUS CENTROS EN LA RÍA DE FERROL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000311.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión. Pasamos al segundo punto del orden del día por el que debíamos tramitar dos proposiciones no de ley presentadas por el Grupo Parlamentario Mixto sobre el futuro de Izar y en particular de sus centros en la ría de Ferrol y la proposición no de ley relativa al futuro de Izar. Las vamos a tramitar conjuntamente porque quedan subsumidas en una enmienda de sustitución presentada por el grupo proponente.

Tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: No voy a ser prolijo porque es un tema recurrente. Se sabe cuál es la filosofía de fondo y la práctica política de cada uno de los que estamos aquí. La proposición no de ley que voy a defender, que en realidad son dos, está obsoleta, desde el punto de vista de que fueron redactadas en un contexto en el que aún no se había hecho el acuerdo con la Unión Europea. Está claro que ese acuerdo ahora está consumado, que tenemos una nueva empresa, la New Izar de carácter público, de construcción prioritariamente militar, con ese 20 por ciento de posible producción civil en relación con el total de la facturación militar y con una perspectiva de lo que son los distintos centros de trabajo, que resulta especialmente preocupante en el caso de la ría de Ferrol.

Hemos presentado una enmienda de sustitución a las dos proposiciones no de ley porque estaban diseñadas en un contexto totalmente distinto, para adecuarla al actual momento, pero sin perder varias perspectivas que nos parecen fundamentales. La primera es que

tenemos que instar al Gobierno a que considere que el sector naval es un sector industrial de carácter estratégico, que tiene una importancia tecnológica de primera magnitud y que, además, se trata de un sector exportador, en un Estado que precisamente está muy necesitado de mantener una balanza de pagos más favorable y, por lo tanto, ser capaz de vender más productos cualificados en el mundo. El sector fundamental para estos productos cualificados era el naval, y el Gobierno español, por muchas que sean las dificultades, no puede aceptar como bueno un panorama donde prácticamente vayamos al declive total en este sector industrial. Esta es la primera condición que hay que imponerle y hacerle comprender al Gobierno. La segunda cuestión es que puede ser que los márgenes de maniobra en el actual mercado competitivo de la Unión Europea son los que son, seguramente condicionados por la capacidad política y por la entidad económica de cada uno de los Estados de la Unión Europea. Se trataría de, aún con el modelo actual, tener una actitud de carácter combativo, tanto en el mercado internacional, como la coincidencia de que el diseño que se nos aplica no es viable a largo plazo. No se puede vivir con astilleros de gran capacidad exclusivamente de la construcción militar, que es una construcción básicamente enfeudada a los Presupuestos Generales del Estado y a una capacidad de la marina de guerra del Estado español que es limitadísima. O bien a posibles contratos de terceros países que casi siempre serán países muy respetables, muy dignos, pero con grandes límites a la hora de hacer inversiones militares. Por ejemplo, el caso más reciente de Venezuela. Porque los Estados con una gran armada o con capacidad militar importante, acostumbra a producir todos sus armamentos a escala del propio Estado. El caso más paradigmático es Estados Unidos, pero no quedan detrás Francia ni por supuesto Alemania. En tercer lugar, se trataría de intentar convencernos por todos los medios de que, con las plantillas actuales tan reducidas como quedaron después de los procesos de prejubilaciones, hay centros que son prácticamente inviables. Especialmente el centro de Izar Fene que tiene una capacidad de ocupación y unas características y una experiencia histórica que realmente es inviable para el futuro con este tipo de plantillas, mermadas sus capacidades de conocimiento y sus capacidades de experiencia, que no pueden ser superadas por contratos a través de las empresas auxiliares. Hay un tema que debe ser también preocupación del Gobierno. No es posible hacer rentables los centros si no se llega a una estructura de carácter funcional que tenga que ver con las sinergias de carácter horizontal. No es posible continuar con una política en este sector que consista en repartir carga de trabajo a base de mover grandes bloques a través de 1.000 kilómetros de mar. A partir de ahora habrá que ir habituándonos a planes industriales y a formas de gestión que tengan en cuenta que en todo caso hay los astilleros del New Izar de la ría de Ferrol y los astilleros de New Izar de la bahía de Cádiz y hacer

proyectos industriales conforme a esta realidad y, por tanto, sacar lo mejor y complementar los centros entre sí como unos de los criterios fundamentales. Por tanto, para nosotros sería fundamental la autonomía de gestión.

Por último, está claro que si el Gobierno considera que la reestructuración del sector naval que acaba de hacer ha tenido un grave impacto socioeconómico en comarcas ya muy afectadas y en declive industrial, tenía que intentar por todos los medios ejecutar urgentemente planes industriales efectivos que no reprodujesen los males de los anteriores que no tuvieron eficacia de ningún tipo. Esto se traduce en términos concretos, en lo que afecta en general al grupo y en particular a la ría de Ferrol, en que el Gobierno tenga claro que políticamente no compartimos el criterio de que ese 20 por ciento del total de la facturación que se pueda construir civil, deje de lado a los astilleros de la ría de Ferrol y les asigne solamente a estos astilleros construcción de carácter militar. En segundo lugar, no vemos con buenos ojos, a pesar de que está claro que existen esas restricciones productivas, que haya un astillero en concreto, Izar Fene, que no pueda construir o no pueda participar en el mercado de la construcción civil. Para nosotros estos son los aspectos axiales y fundamentales de nuestra iniciativa.

Se ha presentado una transaccional por parte del Grupo Parlamentario Socialista que afecta a algún aspecto relacionado con que los puestos de trabajo amortizados por el proceso de prejubilación no puedan ser cubiertos con gente joven. (**Rumores.**) Entendemos que esto aparte de dificultades de otro tipo, cuente con un aval de los sindicatos en sentido contrario en los acuerdos firmados con la SEPI. (**Rumores.**) También comprendemos que haya matices por parte del Partido Socialista Obrero Español que dejando a salvo los dos criterios básicos a que antes aludí, planes industriales propios para los centros agrupados territorialmente, oposición a restricciones de carácter productivo centradas en un centro especial y en concreto que la capacidad de producción civil no quede... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE:** Si el murmullo cesara.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** ... asignada a una de las zonas territoriales, teniendo en cuenta que esto se respeta, podemos aceptarlo.

Nos gustaría saber si es posible que figurase dentro de la transacción una propuesta que propone el Grupo Popular, que sería iniciar los estudios para cubrir el dique número 5, actual dique 2 de Izar-Fene. Si es posible que figurase esto en la transacción tal y como propone el Grupo Popular, lo veríamos con buenos ojos y quedaría un acuerdo final completo, pero en todo caso quedará a criterio también del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Yo creo que iba a pecar de voluntarismo anunciando que íbamos a votar a la una menos cuarto; viendo la afluencia a la Comisión en los últimos minutos, creo que no. En todo caso, será un acicate para que SS.SS resuman muy bien sus posiciones en las intervenciones que van a tener a continuación.

En primer lugar, señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Con toda brevedad. El Grupo Parlamentario Popular va a apoyar la proposición no de ley presentada por el Bloque Nacionalista Galego teniendo en cuenta todos los argumentos que ya se han esgrimido en el debate precedente con ocasión de la comparecencia del presidente de la SEPI. Lo único que hacemos es presentar una enmienda de adición que yo he entregado en este trámite parlamentario al portavoz del Bloque Nacionalista Galego, en los términos de que se podía incluir un punto número 7 que dijera que se inicien los estudios para cubrir el dique número 5 de Izar Fene, que era el antiguo dique número 2 de Astano. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Carro.

El señor **CARRO GARROTE**: Efectivamente, estamos ante una proposición no de ley... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdona un momento. Además de escuchar a quien interviene, insisto que sobre todo el murmullo lo que impide es el trabajo de los servicios taquigráficos de la Cámara. Así que por respeto a su trabajo, si les parece bien, guarden silencio.

El señor **CARRO GARROTE**: Gracias, presidente.

Decía que nos encontramos ante una proposición no de ley que resume a su vez otras dos. El texto de la autoenmienda que presenta el Grupo Mixto, el BNG, actualiza los anteriores y se basa en algunos fundamentos positivos. En primer lugar, consideramos al sector naval, tanto en el ámbito de la ría de Ferrol como también en el resto por extensión, como un sector clave y fundamental tecnológicamente para el desarrollo industrial de la comarca. Por tanto, estamos de acuerdo con los principios que se recogen en esta enmienda, aunque queremos hacer algunas aportaciones a la enmienda que son aceptadas por el proponente. Concretamente, en el punto 2, en la tercera línea, queremos hacer una corrección de estilo. Donde dice: los astilleros de la ría de Ferrol que no queden sepultados en el nicho de la construcción militar..., hablamos de que no queden restringidos a la actividad militar, que es el sentido que se le quiere dar, pero no quisiéramos utilizar la palabra sepultura en una proposición no de ley como ésta. Quedaría eliminado el

punto 3, aunque aquí quiero aclarar que por nuestra parte existe voluntad de acordar un texto que abordara efectivamente el rejuvenecimiento necesario de las plantillas en los astilleros. Es evidente que unas prejubilaciones que por razones de la aplicación de la normativa laboral se realizan a partir de una edad, indistintamente de cuál sea la profesión, el puesto de trabajo, etcétera, de cada uno de los trabajadores, genera una serie de disfunciones organizativas en la empresa que tendrán que ser resueltas, algunas con reorganizaciones internas y otras seguramente también con contrataciones. Por tanto, estaríamos en disposición de abordar esta cuestión, aunque finalmente quedaría suprimido el punto 3 por no llegar a un texto concreto. En cuanto al punto 4, nos parece que sería necesario añadir a continuación del final: garantizar el futuro, eliminar el punto y continuar: el futuro de la nueva compañía cumpliendo sus compromisos contractuales y ante la Unión Europea. Nos parecen dos elementos muy importantes. Precisamente para garantizar el futuro de Izar es necesario que, en primer lugar, se cumplan los compromisos contractuales, concretamente en el caso de Ferrol con las fragatas noruegas y también con relación a carenas, que afecta tanto a Ferrol como a Fene, y también es obvio que tendremos que hacerlo dentro del cumplimiento de los compromisos ante la Unión Europea, porque si no estaríamos abocando a la compañía a la situación que nos encontramos cuando llegamos al Gobierno. En cuanto al punto 5 quedaría sustituido por el siguiente texto: dotar a los centros de la ría de Ferrol de un horizonte industrial propio. Nos parece que esto sí es importante y está en línea con los argumentos que expresaba anteriormente el portavoz del BNG. Finalmente, en el punto 6 proponemos una modificación que puede parecer de estilo, pero desde mi punto de vista tiene mucha importancia. La última frase, donde dice: para paliar las consecuencias socioeconómicas negativas en comarcas ya muy castigadas por el paro y el declive industrial, creo que es absolutamente necesario, si queremos construir un futuro industrial adecuado para la comarca de Ferrol, que dejemos de hablar sistemáticamente desde una posición victimista. Tenemos que ser conscientes de que más allá de las consecuencias socioeconómicas que haya tenido este proceso, también es cierto que las potencialidades, tanto en capital humano como en capital físico como en posibilidades industriales —antes se comentaba incluso de suelo industrial—, son muy importantes. Por tanto, debemos pasar a un discurso mucho más propositivo, mucho más proactivo. En este sentido proponemos sustituirlo por: para paliar las consecuencias socioeconómicas en las comarcas afectadas. Este sería el sentido de nuestras aportaciones a esta enmienda transaccional.

En cuanto al punto 7, que propone el Grupo Parlamentario Popular, que plantea iniciar estudios para cubrir el dique 5, antiguo dique 2 del antiguo Astano,

debo decir, en primer lugar, que en relación con lo que es el sector de carenas hay otras iniciativas parlamentarias presentadas y, por tanto, el debate de esta cuestión corresponderá en ese momento procesal. En segundo lugar, que estos estudios están ya iniciados dentro del ámbito de la propia empresa y, por tanto, no tendría sentido incluirlo aquí. Lo que es cierto es que el hecho de cubrir el dique 5 es solo una parte de unos proyectos más amplios y me parece que es un punto que desenfoca totalmente el sentido de la proposición no de ley. Considero que corresponde a otro debate y a otro momento procesal, como decía en un principio. Por tanto, nosotros no aceptaríamos este texto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, para fijar su posición con respecto a las enmiendas presentadas.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Acepto las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, en la medida en que no perturban fundamentalmente la intención del texto original y nos gustaría integrar la propuesta del Grupo Parlamentario Popular. Pero si esto inviabiliza que el Grupo Parlamentario Socialista vaya a votar a favor, es mejor plantearlo en otro momento. Veo con total normalidad el punto 7, porque si ya están iniciados los estudios, que los continúen, no creo que sea nada grave. No considero que esto sea una situación como para que a última hora me vaya a desdecir de lo que dije.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Teniendo en cuenta que no hablé nada en este trámite, simplemente quiero decir que esta propuesta que hace el Grupo Parlamentario Popular no desvirtúa en absoluto el contenido de la proposición no de ley, porque redundan en lo que es impulsar el sector naval público en la ría ferrolana. Como ha dicho el presidente de la SEPI hace escasos momentos aquí, una de las cuestiones más importantes que tiene el astillero de Izar-Fene es su apartado de carenas o reparaciones. Para ello, en una ciudad en la que llueve todo el año no hay nada más importante que poder cubrir los diques en los que se efectúan las reparaciones de los barcos. Por eso me extraña que estando abierto el proceso de estudio, como indica el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, no se pueda incluir este punto. En todo caso, señor Rodríguez, no le voy a obligar a cambiar el voto del PSOE por el del PP. Nosotros vamos a votar favorablemente su proposición no de ley porque la vemos coherente. Desde luego, si no aceptan nuestra enmienda la debatiremos en otro trámite. No hay ningún inconveniente. **(El señor Rodríguez Sánchez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Quiero realizar una aclaración sobre el tema. Quiero dejar claro que si yo di mi palabra con anterioridad de que iba a aceptar esto, lo que no quiero a última hora es cambiar, porque es una cosa que no voy a hacer nunca. Quiero poner de manifiesto que aceptaría de muy buen grado la propuesta. Como ya tenía cerrado el acuerdo y esto me llega prácticamente en proceso de debate posterior es por lo que planteo este problema. Lo que no voy a hacer es cambiar la palabra que di una vez dada. **(El señor Carro Garrote pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: El señor Carro.

El señor **CARRO GARROTE**: También quiero dejar constancia de que por parte del Grupo Parlamentario Socialista no hay oposición explícita o concreta a esta aportación de última hora del Grupo Parlamentario Popular. Lo que sí nos parece es que contradice incluso el espíritu de la proposición no de ley, porque si uno de los objetivos manifestados por el proponente, que nosotros compartimos, es precisamente decir que los astilleros de la ría de Ferrol no tengan ninguna limitación, me parece que introducir un punto 7, en el que cubrimos un dique solo para la actividad de carenas, sería apuntar desde la propia proposición no de ley que sí, todo sí, es una forma de hablar por hablar, pero la verdad es que solo nos vamos a dedicar a las carenas, por eso cubrimos el dique 5. Me parece que es contradictorio, por eso considero que no procede incluirlo.

El señor **PRESIDENTE**: Disponemos de unos minutos, hasta menos cuarto, que es cuando habíamos quedado para votar. Dada la situación creada, si son tan amables nos traen el texto de la enmienda transaccional y comprobamos qué texto exactamente es el que vamos a votar. **(Pausa.)**

Pasamos a realizar una votación que no parece que vaya a entrañar grandes dificultades. Por tanto, aunque nos adelantemos unos minutos, no pasa nada.

Como saben, en lugar de las dos proposiciones no de ley presentadas vamos a votar la enmienda de sustitución que presentó el propio Grupo Parlamentario Mixto, el grupo proponente, con la enmienda transaccional presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y aceptada a su vez por el grupo proponente.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y cuarenta minutos del mediodía.

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**