

A LA MESA DEL SENADO

El Grupo Parlamentario Socialista al amparo de lo establecido en el artículo 177 del Reglamento de la Cámara, solicita la tramitación de la siguiente **MOCIÓN** para su debate en la Comisión de Industria, Energía y Turismo, **relativa a los astilleros públicos Navantia.**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En la legislatura anterior, los Grupos Parlamentarios Socialista, Popular, Ciudadanos, Podemos y Mixto, en el Congreso de los Diputados, registraron una proposición no de ley del mismo tenor que esta moción, y todavía no se tiene conocimiento, ni oficial ni oficioso, de que el Gobierno, SEPI y NAVANTIA hayan iniciado las negociaciones para la puesta en marcha de un Plan Industrial para los Astilleros Públicos.

Por lo tanto, se está incumpliendo gravemente el contenido y el espíritu de consenso que conllevó la firma de esa iniciativa por parte de los grupos parlamentarios, perjudicando gravemente el presente y futuro de los trabajadores de NAVANTIA, que exigen el cumplimiento del acuerdo alcanzado y reclaman ser convocados.

La historia de los astilleros públicos, de la que Navantia es heredera, se remonta al S.XVIII con la creación de los arsenales militares de Ferrol, Cartagena y San Fernando, que se dedicaban a la construcción y reparación de buques de la Armada Española. A principios del S XX los astilleros entraron a formar parte de la Sociedad de Construcción Naval (conocida como "La Naval"), tomando el Estado el control de los arsenales militares con la formación de Bazán en 1947, para aplicar tecnologías extranjeras a la construcción naval militar. La empresa, que ha luchado desde entonces por mejorar y adaptarse a las exigencias de sus clientes, empezó con el tiempo a desarrollar proyectos navales propios.

Los astilleros de construcción civil (Cádiz, Astano y Puerto Real tiene su antecedente en los Astilleros Españoles S.A., conocida por las siglas AESA, empresa astillera española creada en 1969 por la fusión de los astilleros privados Compañía Euskalduna de Construcción Naval y la Sociedad Española de Construcción Naval, y la pública Astilleros de Cádiz, anteriormente astillero de Echevarrieta y Larrinaga -propiedad de Horacio Echevarrieta-. Creada para poder competir con la construcción de grandes buques petroleros. En julio del 2000, AESA se fusionó con los astilleros públicos militares, Empresa Nacional Bazán, dando lugar a IZAR; de su escisión nació la moderna Navantia, en 2005, empresa pública española de construcción naval heredera de una larga tradición, que tenía como objetivo mejorar la eficiencia empresarial de las empresas resultantes.

Los mismos diques y gradas que ahora dan vida a los buques tecnológicamente más avanzados (fragatas F-100 y F-310, submarinos S-80, LHD "Juan Carlos I" y ALH□ australianos) fueron testigos de hitos históricos como la creación del primer submarino de propulsión eléctrica y de la construcción del primer buque español con propulsión de turbina de gas, el portaaviones "Príncipe de Asturias".

Navantia ha sabido evolucionar desde una construcción tradicional hasta la utilización de las más modernas tecnologías, siendo un referente mundial en el diseño, la

construcción y reparación de buques militares y civiles. Además, es el polo de atracción de numerosas empresas auxiliares que desarrollan su actividad industrial, complementando las labores principales del astillero, colaborando a alcanzar sus objetivos de futuro y ofreciendo empleo a gran cantidad de trabajadores -empleo cualificado y de calidad-, se ha forjado una cultura del trabajo compuesta por cualificaciones, oficios y saberes de imprescindible conservación y reproducción.

Navantia cuenta en la actualidad con astilleros en la Ría de Ferrol, Bahía de Cádiz, Dársena de Cartagena y centro corporativo en Madrid, centros productivos vitales para los territorios en los que se desarrolla su actividad:

Los astilleros en la Ría de Ferrol (FENE y Ferrol), dedicados a la construcción militar y civil, reparaciones y turbinas, generan alrededor de 2.200 empleos directos y 10.500 de carácter indirectos, lo que supone el 22% de la contribución del empleo industrial en la provincia, aportando el 24% del PIB industrial provincial.

En la Bahía de Cádiz se sitúan los astilleros de San Fernando, Puerto Real, Cádiz, además de Rota, foco de empleo para la compañía, dedicados a la construcción militar y civil, reparaciones y sistemas de combate, con alrededor de 1.600 empleos directos y 8.000 de carácter indirecto, el 32% del empleo industrial de la provincia de Cádiz, aportando el 16% del PIB industrial de la provincia, siendo, por lo tanto, la industria tractora de la pequeña y mediana industria de la provincia y de gran parte de Andalucía, una comunidad autónoma con los niveles de paro más altos de España.

El astillero de la Dársena de Cartagena, dedicado a la construcción militar (submarinos) reparaciones y motores, emplea a 1.300 trabajadores directos y a 6.000 indirectos, el 11% del empleo industrial en la provincia, suponiendo el 11% del PIB industrial provincia y el 1,5 PIB regional.

Por ello y ante las graves dificultades económicas por las que ha atravesado nuestro país en los últimos años, es necesario promover las acciones oportunas para que una empresa emblemática como Navantia, empresa estratégica para nuestro país, cuente con un plan industrial que asegure un proyecto empresarial de futuro, que garantice la estabilidad, la competitividad de los astilleros y siga aportando vitalidad y estímulo al desarrollo económico de nuestra nación.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente:

MOCION

"La Comisión de Industria, Energía y Turismo del Senado insta al Gobierno a que adopte las medidas necesarias para la puesta en marcha, con carácter de urgencia, de un Plan Industrial de Navantia, negociado con la representación legal de los trabajadores de forma inminente, que despeje las incertidumbres en torno al futuro de la compañía, garantizando su futuro como empresa de titularidad pública, al incluir las siguientes cuestiones fundamentales:

1. Un plan industrial que defina la carga de trabajo, no solo desde el punto de vista estratégico de la defensa nacional, sino también ampliando la oferta para


la construcción de buques del sector civil, incorporando nuevas actividades, como las energías renovables, e inspeccionando otros tipos de negocio para poder seguir diversificando su oferta.

Potenciar el papel que juega la empresa pública que se desenvuelven en un marco de competencia global y, por tanto, muy exigente, donde la gestión eficiente, el desarrollo de productos de valor añadido y las cualificaciones de los trabajadores juegan un papel determinante.

2. Ante la preocupante situación financiera y económica por la que atraviesa la compañía, el plan industrial debe garantizar el imprescindible saneamiento económico de la empresa, siendo necesario que incluya un plan financiero en el que se garanticen los recursos necesarios para mantener la actividad, incluyendo un plan de inversiones, inversiones productivas y en el I+D, como elemento imprescindible para mantener los astilleros en el nivel de competitividad y referencia mundial en la construcción naval que Navantia ha conseguido en los últimos años.
3. Un plan Industrial que incluya un plan laboral impulsando la creación de empleo, afrontando el ineludible relevo generacional, acometiendo una tasa de reposición exigible para el futuro, al mismo tiempo que se evita la fuerte descualificación profesional facilitando la transmisión de conocimientos en una actividad tan altamente cualificada de los trabajadores, manteniendo unas retribuciones salariales acordes a dicha cualificación y con la responsabilidad que desarrollan. Un plan laboral que incluya mecanismos para la regulación y fidelización de la industria auxiliar."

Palacio del Senado 15 de noviembre de 2016


Vicente Alberto Álvarez Areces
Portavoz G.P. Socialista


Ángel Manuel Mato Escalona
Senador por A Coruña