



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 384

3 de diciembre de 2018

Pág. 1

COMISIÓN DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FERNANDO CARLOS RODRÍGUEZ PÉREZ

Sesión celebrada el lunes, 3 de diciembre de 2018

ORDEN DEL DÍA

Comparecencias

- Comparecencia del Presidente de Airbus en España, D. Fernando Alonso Fernández, ante la Comisión de Industria, Turismo y Comercio, para informar sobre la influencia de la construcción aeronáutica en nuestra economía, así como de la capacidad de colaboración con otras empresas españolas.
(Núm. exp. 715/000556)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

Debatir

- Moción por la que se insta al Gobierno al establecimiento de políticas públicas de ayuda a la industria en el marco de la futura Ley de Cambio Climático y Transición Energética.
(Núm. exp. 661/000993)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a impulsar el evento de la salida desde la ciudad de Alicante/Alacant de la vuelta al mundo a vela «Alicante 2021» (Volvo Ocean Race).
(Núm. exp. 661/001054)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a realizar un estudio de viabilidad sobre el establecimiento de un Parador de Turismo en el Monasterio de Santa María La Real de Nájera (La Rioja).
(Núm. exp. 661/001252)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

Se abre la sesión a las dieciséis horas.

El señor PRESIDENTE: Se abre la sesión. Buenas tardes, señorías.

En primer lugar, procede la aprobación del acta de la sesión celebrada el 26 de noviembre. ¿Alguna observación sobre la misma? (*Pausa*).

¿Se puede entender aprobada por asentimiento (*Asentimiento*)?

Se aprueba por asentimiento.

COMPARECENCIAS

- COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DE AIRBUS EN ESPAÑA, D. FERNANDO ALONSO FERNÁNDEZ, PARA INFORMAR SOBRE LA INFLUENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN AERONÁUTICA EN NUESTRA ECONOMÍA, ASÍ COMO DE LA CAPACIDAD DE COLABORACIÓN CON OTRAS EMPRESAS ESPAÑOLAS.

(Núm. exp. 715/000556)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO.

El señor PRESIDENTE: Comparecencia del presidente de Airbus en España, don Fernando Alonso Fernández, para informar sobre la influencia de la construcción aeronáutica en nuestra economía, así como de la capacidad de colaboración con otras empresas españolas, a petición del Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

Antes de que empiece su intervención, señor Alonso, quiero agradecerle la invitación que nos hicieron a visitar la fábrica del complejo de Getafe; una visita realmente extraordinaria, tengo que decirlo. En nombre de todos los que allí estuvimos, le agradezco el trato que nos dispensaron todos ustedes, los miembros de la empresa, además de la visita, que fue tan gratificante para todos. Para todo el mundo fue una visita muy buena, una visita de las que uno aprende y, además, de las que uno sale realmente confortado.

El señor Alonso—en fin, no voy a decirles su currículum— es el presidente de Airbus. Tiene un currículum con más de treinta años en la empresa, con actividades de lo más variado y, además, intensísimas. Yo me quedé con una que era: más de 4300 horas de vuelos en ensayos.

La comparecencia se desarrollará de la siguiente forma: una primera intervención de usted del orden de 30 minutos, más menos; después habrá una intervención de los grupos parlamentarios, que yo le iré señalando, y luego cerrará usted la comparecencia contestando a aquello que crea usted que, a lo mejor, no se contestó durante su primera intervención. Sin más, le doy la palabra.

Tiene la palabra don Fernando Alonso, presidente de Airbus.

El señor PRESIDENTE DE AIRBUS ESPAÑA (Alonso Fernández): En primer lugar, quiero agradecer al portavoz de Industria del grupo parlamentario, Ovidio Sánchez Díaz, a que conocí hace unos meses en una comparecencia que hice en el círculo Nueva Economía, por haber tenido la iniciativa de proponerme de invitarme; evidentemente, al presidente de la comisión, Fernando Carlos Rodríguez, por haber hecho esta invitación e, igualmente, a todos los miembros de la mesa y de la comisión por invitarme a participar aquí esta tarde. Realmente me siento muy honrado, es un honor para mí, es la primera vez que vengo a este sitio tan especial y me hace muchísima ilusión como español. Y como representante de esta empresa, de esta industria, es para mí un gran honor el poder venir y compartir con todos ustedes mi visión, cómo veo yo actualmente la industria aeroespacial en la industria de defensa en el contexto europeo, pero también en el contexto español.

Lo primero que quería decir es que el sector industrial aeroespacial y de seguridad en España es un sector muy histórico, que tardó muchos años en desarrollarse y en consolidarse y que es el fruto de la apuesta decidida de muchos gobiernos y de la industria por desarrollar estas tecnologías aeroespaciales. Estamos donde estamos por ese esfuerzo colectivo de muchos años y yo creo que todos tenemos una responsabilidad colectiva, que es asegurarnos de que este legado que hemos sido capaces de crear durante muchos años seamos capaces de transmitirlo a las nuevas generaciones en un contexto industrial, político, geopolítico muy cambiante, muy volátil, con muchos retos. Yo pienso que nuestra responsabilidad colectiva es asegurarnos de que este legado lo vamos a transmitir correctamente a nuestros sucesores.

Por otro lado, en cuanto responsable y presidente de Airbus en España, de una gran compañía europea que cubre muchas actividades, que cubre las actividades de aviación comercial, aviación de defensa, espacio, y por mi pasado—que ha evocado brevemente— de treinta y seis años en esta empresa, muchos

años en el área de la aviación comercial y los últimos cuatro años en el área de la defensa y de la aviación militar, yo creo que me permiten tener una visión muy completa tanto de la empresa como del entorno en el que estamos evolucionando en Europa y en el mundo.

Unas primeras pinceladas del sector aeronáutico de una manera general. Yo pienso que debería ilustrar con unas pequeñas palabras de cómo se ve el sector mundial ahora mismo. El sector del transporte aéreo es un sector extremadamente dinámico. El transporte aéreo, el transporte de pasajeros, de mercancía, es un sector que ha venido duplicando su volumen cada 15 años. Es un sector que, según las estadísticas, mueve 3900 millones de pasajeros al año y es un sector en el cual la demanda continúa aumentando, independientemente de los ciclos, independientemente de las crisis, ya sean regionales o más globales.

A pesar de todas esas crisis, es un sector que ha estado en continuo crecimiento y las estadísticas, vistas y provistas por nosotros, actores de la aviación comercial —ya sea Boeing o ya sean fabricantes chinos o brasileños—, prevén que en los próximos veinte años se necesitarán más de 35 000 aviones; la cifra exacta son 37 400 nuevos aviones. No sé si se dan cuenta: 37 400 aviones, a pesar de que estamos hablando de veinte años, son muchísimos aviones. Eso demuestra que nuestra visión no es una visión parcial, puesto que es compartida por los otros actores de este mundo de la aviación comercial, es un negocio que va en aumento. Las necesidades de los pueblos, las necesidades de las gentes de comunicarse, de compartir, de viajar, de turismo, de intercambios culturales, de intercambios económicos, de movimiento de carga aérea hacen que sea un sector que está en crecimiento. Y en el futuro va a seguir con estos ritmos de crecimiento, como digo, duplicándose el volumen de actividad cada quince años.

En particular, en España no hemos estado ajenos a este crecimiento. España se ha beneficiado de este crecimiento del sector mundial y en España en particular hemos cuatriplicado nuestro volumen de negocio en los últimos quince años. Hemos multiplicado por cuatro la facturación del sector, no solamente de Airbus, del sector, y según datos de Teda, que es la asociación de las empresas aeronáuticas y de defensa de España, se han llegado a facturar 9 000 millones al año el año pasado, en 2017.

Otra característica del sector aeronáutico, en particular en España, es que somos un sector eminentemente exportador: el 80 % de lo que fabricamos en el sector aeronáutico, ya sea defensa, ya sea comercial, es para la exportación, lo cual, evidentemente, contribuye muy favorablemente al equilibrio de la balanza comercial española.

Orden de magnitud: en España hay aproximadamente 40 000 personas que trabajan directamente en el sector —repeto, no solamente comercial, sino de defensa—, y eso son 40 000 familias que viven de este sector. Las estimaciones que tiene la asociación Teda es que la aportación indirecta es del factor 2,5; quiere decirse, que son 40 000 personas las que trabajan activamente y que habrá más de 100 000 personas que, de una manera directa e indirecta, contribuyen al sector aeronáutico.

Otra característica muy importante, que forma parte de nuestro ADN, son las grandes inversiones para investigación y desarrollo. Los productos que desarrollamos son productos complejos, son productos que requieren altas tecnologías, tecnologías muy punteras, y todas estas tecnologías muy punteras necesitan inversiones. En promedio, las empresas del sector en España consagran alrededor del 10 % de su cifra de negocio a investigación y desarrollo. Un 10 % es una cifra importante para cualquier empresa y, como digo, es el promedio de lo que las empresas del sector invierten en investigación y desarrollo.

No quiero tampoco pasar por alto nuestro compromiso medioambiental. La gente muchas veces no conoce, no sabe lo que estamos haciendo y piensan de nosotros como empresas que polucionamos, poco respetuosas con lo medioambiental. Quiero dejarles a ustedes una cifra: los aviones comerciales que estamos produciendo ahora, hoy en día, consumen el 70 % menos que los aviones construidos hace cuarenta años; o sea, hoy, por pasajero, los aviones han reducido el 70 % las emisiones en cuarenta años. En los últimos cinco años, las reducciones de consumo y las reducciones de impacto medioambiental han sido del 15 %; los aviones que estamos produciendo ahora consumen un 15 % menos que los que fabricamos hace cuatro años. Con cualquier rasero, esto es, evidentemente, una contribución importantísima pero que, como he dicho antes, no ha sido gratuita, ha sido fruto de muchos años de investigación, nuevos materiales, nuevos componentes, nuevos procedimientos, tanto por parte de los aviones como de los motores. Esto es un poco a grandes rasgos cómo veo yo la industria aeroespacial de una manera general y en Europa.

Algo que me parece muy importante resaltar es que en España nos falta todavía un plan estratégico que identifique al sector aeronáutico, al sector aeroespacial como un plan estratégico, y ese plan estratégico es el que debería ser la línea conductora para, a partir de ahí, ser capaces de atribuir inversiones en investigación y desarrollo. Como he dicho, son unas investigaciones caras, se necesita dinero, pero al final ese dinero nos permitirá mantenernos más competitivos y atraer carga de trabajo suplementaria. Una cifra que me han presentado hoy y que me parece muy interesante: en la década de los años noventa,

es decir, entre el año 1993 y el año 2003, se invirtieron en España del orden de 360 millones de euros; el retorno de esos 360 millones de euros con los productos que se desarrollaron gracias a esa tecnología supusieron 35 500 millones de euros, es decir, un factor de 100 prácticamente: de 360 a 35 000. ¿Por qué? Porque en aquella época, en los años noventa, se apostó en España por el desarrollo de la fibra de carbono, materiales compuestos. En aquella época, en España se invirtió mucho en desarrollar materiales compuestos, fibra de carbono, y en aquella época fuimos pioneros en la aplicación y utilización de fibra de carbono en todos nuestros aviones, empezando con componentes de los aviones. Tuvimos liderazgo, ese liderazgo ahora ya lo hemos perdido, es una tecnología que es general, la usa todo el mundo y nuestros aviones, se fabriquen donde se fabriquen —en Alemania, en Francia, en Inglaterra o en España—, se fabrican en fibra de carbono. Pero de lo que debemos estar muy orgullosos es de que esa inversión tan decidida, tan puntual y tan focalizada en el tema de desarrollos compuestos en la década de 1990 a 2000 permitió a España tener ese liderazgo e implantar ese tipo de tecnologías en el resto de nuestros socios europeos.

Ahora quería entra a hablar un poquito más de qué es Airbus y cómo se sitúa Airbus en España. Airbus es el resultado de cincuenta años de consolidación de la industria aeronáutica europea. Hace cuarenta-cincuenta años cada país tenía su industria aeronáutica: en España teníamos Construcciones Aeronáuticas; en Francia tenían dos o tres industrias: Aérospatial, Nord Aviation, Sud Aviation; en Inglaterra tenían Hawker Siddeley; los alemanes tenían Dornier, tenían MBB, y poco a poco, gracias a líderes visionarios, políticos visionarios, gracias a industriales también visionarios, que se dieron cuenta de que en el mundo de la aviación comercial no tenía mucho sentido que cada uno de nosotros fuéramos fabricando nuestro propio avión, se llegó a esta conclusión en Europa. Enfrente estábamos compitiendo con grandes empresas como Boeing, como McDonnell Douglas, como Lockheed, que estaban muy implantadas en el sector de la aviación comercial y no tenía mucho sentido que en Europa fabricáramos cada uno nuestro avión.

Entonces, estos líderes visionarios, estos ingenieros visionarios, decidieron aunar fuerzas y crear Airbus. Airbus se creó en el año 1972, con el objetivo de fabricar un único avión comercial en Europa. A partir de ahí, desde allí hasta hoy, ha sido una historia de cómo uniendo fuerzas, uniendo competencias, uniendo el saber hacer de las distintas industrias, hemos sido capaces de llegar adonde estamos hoy: somos líderes en el mundo de la aviación comercial. El liderazgo lo compartimos con Boeing, prácticamente nos repartimos el mercado al 50 %, unos años ellos venden más que nosotros, otros años nosotros entregamos más que ellos, pero estamos ahí, rozando siempre el 50 % del mercado de aviones comerciales entre Boeing y nosotros. Es decir, yo pienso que en esto Airbus es un ejemplo a seguir de lo que somos capaces de hacer en Europa cuando tenemos un objetivo claro, cuando tenemos una voluntad política de poner los medios para conseguir su objetivo y cuando nos fiamos de nuestros industriales, de las competencias de nuestros ingenieros para sacar adelante estos proyectos.

Y la historia de Airbus hoy en día —a mí siempre me gusta contarla y os lo comenté el otro día cuando estuvisteis en Getafe— es la siguiente: poca gente lo sabe, pero nosotros tenemos ahora mismo una cartera de pedidos de aviones comerciales de 8000 aviones. Quiero decir, tenemos vendidos los próximos diez años de nuestra producción; diez años de producción están ya vendidos. Anualmente entregamos 800 aviones, prácticamente, 3 por día laborable sin contar fines de semana; es decir, nuestras cadenas de producción están produciendo todos los días 3 aviones.

Evidentemente, el flujo logístico que eso implica es impresionante. Como saben ustedes, tenemos plantas en todas partes de Europa y fuera de Europa también, y una cadena de suministro muy desarrollada, muy compleja, que hace que toda esta cadena de suministros esté alimentando de piezas fundamentales a nuestras cadenas de ensamblaje, que es donde todas estas piezas se juntan y sale el avión terminado. Ahora mismo tenemos cadenas de ensamblaje en Francia, en Toulouse; tenemos cadenas de ensamblaje en Hamburgo, en Alemania; tenemos una cadena de ensamblaje en Sevilla, donde fabricamos el 400M; tenemos cadena de ensamblaje en la China, al lado de Pekín, en Tianjin, y tenemos otra cadena de ensamblaje en Estados Unidos, en Mobile, en el estado de Alabama. Es decir, una vez más: 800 aviones al año producidos en estas cadenas de ensamblaje.

Esa consolidación que empezó en los años setenta ha seguido desarrollándose y pasó por un hito en el año 2000, cuando se creó la antigua EADS. Hasta entonces habíamos sido cada empresa una especie de conglomerado y a partir del año 2000 se creó una empresa, EADS, que era una unión de esas cuatro empresas. Se pasó a ser una empresa privada y la evolución del negocio de esa EADS del año 2000, que ahora ya no se llama EADS, se llama Grupo Airbus, la dan las cifras, que hablan por sí mismas: en el año 2000 teníamos unos ingresos de 24 000 millones de euros, el año pasado tuvimos 66 000 millones de euros —es decir, hemos multiplicado prácticamente por tres—, y actualmente tenemos una plantilla de

unos 130 000 empleados repartidos por todo el mundo. Hoy en día, como digo, Airbus es una empresa privada, con una participación limitada por parte de los estados: el Estado francés y el Estado alemán tienen una participación del 11 %; el Estado español, a través de la SEPI, tiene una participación del 4 %. Yo pienso que hoy en día una empresa del tamaño de Airbus realmente nos asegura el futuro, en el sentido de que los retos industriales, los retos tecnológicos y los retos financieros y de inversión serían difícilmente asumibles en una industria estatal. Pienso que el volumen que hemos conseguido con este crecimiento nos da una visión de futuro y una tranquilidad para el futuro que es importante.

En España en particular, considero que Airbus somos la empresa tractora del sector aeronáutico español. Nuestra actividad en España está focalizada sobre todo en la aviación militar. La sede de la aviación militar está en España, pero contribuimos mucho a la actividad comercial de aviones comerciales, sobre todo en el área de producción. Producimos piezas para todos los aviones de Airbus en las distintas plantas españolas: tenemos plantas en la región de Madrid centro, en Getafe —que visitasteis—; en Illescas tenemos una planta que es un ejemplo para todas las personas que lo ven de una planta moderna, utilizando tecnologías superpunteras en materiales compuestos, donde fabrican las alas del A350 —son unos armatostes de 50 m de largo, todos fabricados en fibra de carbono en Illescas—; en Albacete tenemos una planta que fabrica helicópteros y en Andalucía tenemos un polo aeronáutico: en San Pablo, en Sevilla, tenemos las cadenas de ensamblaje del A400M, del 295, y luego tenemos plantas en Tablada, en Sevilla también, y en la Bahía de Cádiz y en Puerto Real. Todas estas plantas fabrican tanto equipos o estructuras para los aviones comerciales como para los aviones militares.

En España, esta consolidación de la industria y la creación de Airbus han hecho que cuando se creó Airbus, en el año 2000, Construcciones Aeronáuticas tenía 7300 empleados y un volumen de negocios de 1500 millones —o sea, 7000 empleados y 1500 millones—; a día de hoy somos 12 000 empleados y 5200 millones. Es decir, yo pienso que si hacía falta algo para demostrar que España se ha beneficiado y Airbus ha contribuido al desarrollo del sector en España, esas dos cifras son suficientes para ilustrar que cuando Airbus ha ido creciendo, la contribución de Airbus en España ha ido creciendo de la misma manera.

Pero no ha ido creciendo de cualquier manera, y quiero comentaros algo al respecto. Hemos creado empleo, en los últimos dos años hemos creado 500 nuevos puestos de trabajo, pero no son cualesquiera puestos de trabajo. Nuestra plantilla se caracteriza por una gran cualificación y el 41 % de estas contrataciones que hemos hecho en los últimos años son gente joven, gente recién titulada; el 41 % son de menos de 30 años; el 84 % de todos nuestros contratos son contratos fijos y el 47 % —prácticamente la mitad de nuestra población— son titulados universitarios. Es decir, una población altamente cualificada, con un empleo estable —el 84 % son contratos fijos— y para nosotros es muy importante la formación de nuestros equipos. La inversión en formación de nuestros empleados es de unos 500 euros al año por empleado. ¿Por qué es importante para nosotros? Porque las tecnologías están cambiando continuamente, el mercado es cada vez más exigente, últimamente tenemos la tecnología digital —que nos está adelantando por todas partes— y entonces es muy importante que nuestras gentes, nuestros ingenieros, nuestros operarios, estén completamente al día y tengan la flexibilidad de incorporar estas nuevas tecnologías.

Realmente nosotros no somos ajenos a la tecnología digital, de la que se ha hablado mucho últimamente. Nosotros empezamos a utilizar tecnología digital hace treinta años en nuestros aviones. La diferencia es que en aquella época nuestros ingenieros desarrollaban la tecnología puntera, mientras que hoy en día está en el mercado público, es decir, todos tenemos nuestro iPad, nuestro teléfono y nuestro ordenador. Ahora se trata, pues, de que utilicemos esa tecnología, que ya es de uso público, para mejorar nuestros procesos. Y en eso es en lo que estamos concentrándonos: en cómo utilizar tecnología digital, cómo utilizar inteligencia artificial, cómo utilizar un mantenimiento preventivo de nuestros aviones, de forma que produzcamos de manera más robusta, más rápida y menos costosa y que los aviones que estén en operación tengan un mantenimiento más fácil y estén más disponibles. Porque, al final, lo que buscan nuestros clientes es que sus aviones vuelen y que no estén en el suelo haciendo mantenimiento. Por tanto, nuestro reto ahora, el reto de transformación que tenemos en la empresa, es, repito, que esa tecnología digital, disponible para todos y cada uno de nosotros en nuestra vida privada, se utilice para mejorar nuestros procesos y la manera de trabajar de nuestros empleados y clientes.

También poniendo el énfasis en investigación y desarrollo, voy a dar algunas cifras. En los últimos tres años Airbus ha invertido más de 1200 millones de euros en investigación y desarrollo, lo cual supone el 50 % del gasto público anual del 2016 en España; es decir, en los últimos tres años hemos invertido tres veces lo que se ha invertido en España. Y por cada empleado invertimos 33 000 euros al año en investigación y desarrollo. Y me gusta decir que eso se traduce en que no estamos invirtiendo en desarrollo ni en nuestra gente por el hecho de invertir, sino que al final hay datos concretos que demuestran que

estamos haciéndolo bien. Así, en 2017 en Airbus registramos 47 patentes europeas, es decir, todo ese esfuerzo de formación y desarrollo se traduce en que estamos haciendo patentes. Somos la empresa española y una de las empresas europeas que más patentes está registrando anualmente a nivel europeo.

¿Qué necesitamos en España? Ya lo he dicho antes. Pienso que es muy importante un plan estratégico a nivel nacional que efectivamente identifique este sector aeroespacial y de defensa como un sector estratégico. Estamos en un mundo completamente abierto y muy competitivo en el que los márgenes son pequeños, y nuestra baza principal es ser cada día más eficaces y competitivos. Y eso quiere decir ser capaces de invertir en mejorar nuestros procesos y nuestra eficiencia. Al final tenemos que ser capaces de jugar en la misma liga en la que están jugando nuestros socios europeos, que en los últimos años están invirtiendo masivamente en investigación y desarrollo del sector aeronáutico. Inglaterra, Francia y Alemania están invirtiendo del orden de 200 a 250 millones al año en el sector. Yo no estoy hablando de números, pero necesitamos un mecanismo en España para ser capaces de generar inversiones de ese calibre si queremos realmente jugar en la misma liga que ellos; si no, me da miedo de que nos quedemos descolgados. Es el mensaje que dejo aquí. Tenemos que ser capaces de darnos los medios a la altura de nuestras ambiciones, y tenemos la ambición de preservar esta industria, de mantener el legado del que hablaba antes. Yo pienso que es muy importante que seamos capaces de invertir a la altura de esas ambiciones. Estoy ilusionado, porque creo que mañana la ministra de Industria va a presentar ante Tedae la agenda aeronáutica que propone. Estamos muy interesados y expectantes ante su contenido y, sobre todo, para ver cómo abre las puertas para que puedan existir futuros mecanismos de financiamiento y apoyo.

Para terminar, permítanme que de una pequeña pincelada sobre nuestra visión de la situación de la defensa y la seguridad en Europa. Me permito hacerlo, porque, además de ser presidente de Airbus y miembro del comité ejecutivo de Airbus a nivel del grupo, soy el responsable de la dirección militar y mi sede está aquí, en Madrid. Me interesa mucho, forma parte de mi cotidianeidad, y me gustaría compartirlo con ustedes.

Primer punto. En estos momentos España es uno de los países que menos gasta en defensa con respecto al producto interior bruto. España ahora está por debajo del 1 %, mientras que Inglaterra está por encima del 2 %, Alemania, en el 1,1 %, Francia, en el 1,8 %, y Estados Unidos, en el 4 %.

Segundo punto. En los últimos años en Europa ha habido un notable freno en la inversión en investigación y desarrollo en productos de defensa. Eso, combinado con el hecho de que en Estados Unidos se está invirtiendo muchísimo, hace que estemos en una situación complicada. ¿Por qué? Porque en Europa, no solo invertimos menos en defensa que en Estados Unidos, sino que también tenemos una industria mucho más fragmentada —algunos de ustedes ya me han oído hablar de este tema en otros foros—. Es decir, gastándonos la mitad de dinero que Estados Unidos, en Europa nos permitimos el lujo de que cuando los americanos tienen un avión, nosotros tenemos veinte; cuando los americanos tienen un vehículo blindado, un carro de combate, nosotros tenemos diecisiete; cuando los americanos tienen cuatro buques de combate, nosotros tenemos veinte. Y cuando hablo de números me refiero a modelos distintos. ¿Y por qué tenemos modelos distintos? Porque cada uno de nosotros quiere hacer el suyo. Los franceses quieren hacer el Rafale; nosotros, con los alemanes, el Eurofighter; los italianos quieren hacer su avión de Leonardo; y los suecos, el Gripen. Y así no vamos a ningún sitio, porque a lo mejor somos capaces de desarrollar esos productos y venderlos domésticamente, pero si competimos en el área internacional: en Extremo Oriente, Australia, América Latina u otros países, vamos a estar compitiendo entre nosotros y contra un producto americano. Si a esa fragmentación se une la enorme ayuda del Gobierno americano para fomentar la venta de productos de defensa, realmente tenemos muy poco futuro.

Ese es el llamamiento que yo hago y he hecho en distintos foros para decirles que en Europa estamos en una encrucijada. Después de muchos años de desinversión en defensa, y viendo que el mundo está cambiando y hay riesgos de terrorismo, emigración, conflictos locales, conflictos regionales, y todo es muy volátil, o en Europa tomamos la decisión de unir esfuerzos, consolidar industria y ponernos de acuerdo en requisitos operacionales —que nuestras Fuerzas Armadas se pongan de acuerdo entre ellas en requisitos comunes— y nos decidimos a trabajar juntos y a hacer productos que nos valgan a todos, pero juntos, o yo veo poco futuro. Veo que el futuro consistirá en que todos terminaremos comprando productos americanos, con la consiguiente pérdida de competencia, pérdida de saber hacer y, seguramente, pérdida de puestos de trabajo.

Ese es un primer mensaje que quiero dar a nivel de industria. Estamos en un momento en el que tenemos que invertir más y trabajar juntos. A nivel de Europa se están dando pasos para definir mecanismos de financiación para este tipo de proyectos. El presidente Macron y la cancillera Merkel llevan lanzando iniciativas desde hace un año; por ejemplo, recientemente han estado hablando de un euroejército europeo.

Evidentemente, la concienciación está ahí y al final vamos a tener que materializarla. Se está hablando de un futuro avión de combate, de un futuro dron europeo... Pero pasemos de las palabras a la concreción. Les puedo asegurar que nosotros, los industriales, estamos absolutamente determinados a trabajar juntos. Estamos hablando con las otras empresas, pero tiene que haber una voluntad política, apoyada con unos mecanismos financieros que nos impulsen en esa dirección. Eso es lo que les quería decir.

No sé cómo voy de tiempo; creo que más o menos bien. He hablado de la cadena de suministro. También, del reto digital en la empresa, de cómo ser capaces de absorber esta tecnología digital, y tan importante es que lo hagamos nosotros como que los gobiernos nos ayuden a fomentar la tecnología digital en nuestra cadena de suministro. Nuestra cadena de suministro está expuesta a la misma competición que nosotros, son nuestros proveedores, también son proveedores de nuestros competidores, y van a tener la misma presión que nosotros para digitalizarse y optimizar sus procesos, porque sus distintos clientes —nosotros, Boeing, Embraer o los demás fabricantes de productos— se lo van a exigir. Por eso, pienso que es importante que el Gobierno tenga un plan decidido para ayudar a la empresa de suministros a embarcarse en esta revolución digital. Nosotros, desde luego, estamos trabajando con ellos, también con universidades, y seguramente llegará un momento en que haya que pensar en la consolidación de esa cadena de suministros. Como digo, nuestros proveedores proveen a todos los fabricantes del mundo, llegará un momento en que no tengan suficiente talla crítica, y será conveniente que haya una consolidación de nuestra cadena de suministro.

Pienso que, más o menos, he cubierto todos los temas. Muchísimas gracias por su atención. Ha sido para mí un honor, y estaré encantado de escuchar sus preguntas y comentarios.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Alonso, por su exposición, sus explicaciones y sus sugerencias, que quedan ahí. Ahora los portavoces de los distintos grupos parlamentarios tomarán la palabra e incidirán en lo que usted acaba de decir.

No hay ningún senador en la sala del Grupo Parlamentario Mixto.

Tampoco del Grupo Parlamentario Nacionalista Partit Demòcrata.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra el señor Cazalis.

El señor CAZALIS EIGUREN: Gracias, señor presidente. Buenas tardes.

Señor Alonso, muchas gracias por su exposición. He llegado tarde, pero la culpa no ha sido del A321, si no de quien organizaba la entrada en Barajas, así que no se preocupe. Por otro lado, no pude acudir el día de la visita, porque en ese momento el letrado y yo estábamos en un A330, en otro viaje. La verdad es que estoy condenado a no entenderme con Airbus, pero puedo decirle que he ido de turista a la planta de Toulouse —fue voluntariamente, no para trabajar— y me quedé verdaderamente asombrado.

Analizaremos con mucha atención los datos que nos ha dado, que creo que son muy relevantes. Hablamos de un sector verdaderamente importante, y a usted no se escapa que en el País Vasco este tema es esencial para nosotros. Y mi pregunta va por ahí, casi como un chascarrillo. Usted ha dicho que tienen vendidos los diez años siguientes de producción. Bien, primero, me gustaría saber cómo hacen los contratos, porque de aquí a diez años las cosas pueden variar sustancialmente, y en su sector, todavía con más velocidad. Y, segundo, quisiera saber si tienen intención de hacer algún tipo de ampliación y si esta va a salir del ámbito de casa e ir un poco para el norte, para ver si conseguimos acercar los motores a los aviones y los aviones a los motores.

En principio, nada más. Muchas gracias por su comparecencia. Seguro que en otra ocasión podremos disfrutarla.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Cazalis.

No se encuentran en la sala ningún senador del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana.

Por el Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Guardingo.

El señor GUARDINGO MARTÍNEZ: Gracias, presidente.

También yo quiero agradecer al señor Alonso su comparecencia. He seguido con mucho interés sus explicaciones, y me gustaría hacerle una serie de preguntas bastante semejantes a las que solemos formular cuando vienen representantes empresariales de la industria española o europea.

Las primeras se refieren al contexto económico internacional, bastante complicado. Por ejemplo, cómo afectaría el *brexít* a las producciones de Airbus. También quisiera saber cómo la situación monetaria de

este euro tan fuerte, comparado con las devaluaciones que ha habido de la libra esterlina y la lira turca, de nuestros vecinos, afecta a las exportaciones o a la venta fuera de la Unión Europea. Y me gustaría que hablara de la cuestión del proteccionismo, que ahora abanderan Estados Unidos y que parece que otros países podrían ir imitando, o entrar en una guerra comercial con Alemania o la Unión Europea.

Otra cuestión que afecta a la industria es la de las subcontrataciones que se hacen también a nivel de empleo —ya le hemos oído decir que el empleo indefinido es fuerte en Airbus—. Por cierto, yo no pude estar en la pasada visita, pero conozco la planta de Getafe porque estuvimos con la sección sindical de Comisiones Obreras cuando tuvieron cierto problema judicial a raíz de la huelga. Bien, recientemente ha habido una huelga en Airbus en Illescas y Getafe por la subcontratación. En este modelo empresarial industrial, ¿qué papel cree usted que debería jugar la subcontratación? Porque muchas veces hay dobles escalas salariales por estar haciendo el mismo trabajo, no solo en la industria, y las reformas laborales y la última del Gobierno de Rajoy han afectado a los salarios vía subcontrataciones.

Por último, no es tanto una cuestión industrial, pero le afecta coyunturalmente: me gustaría que nos diera su opinión sobre la defensa común europea y cómo podría afectar o beneficiar al desarrollo y al I+D+i de nuestra industria de defensa y de la europea.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Guardingo.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Mato Escalona.

El señor MATO ESCALONA: Gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Alonso, por la visita y por la exposición de hoy. Creo que en el transcurso de aquella ya pudimos comentar algunas cuestiones que hoy ha cerrado más en su comparecencia. Pero me han quedado cuatro o cinco temas sobre los que me gustaría preguntarle.

En primer lugar, usted se ha referido a la necesidad de una política de Estado en relación con la defensa de la industria aeronáutica y aeroespacial. Bien, yo le pregunto directamente en qué medida podría el Estado defender mejor los intereses de la industria civil, y especialmente militar, en el campo de la comparecencia de hoy.

También me gustaría saber en qué medida la modificación de la formación profesional y de las titulaciones universitarias podría ayudar —no solamente en este caso, pero sí desde su plataforma— a facilitar la incorporación de nuevas tecnologías y la digitalización. Y no me refiero solo a Airbus, sino a cómo cree usted que se podría trabajar para desarrollar más y mejor esa digitalización en el sector industrial.

Asimismo, quisiera saber si ve oportuno el apoyo financiero que el ministerio ha puesto en marcha en relación con la implantación de la industria 4.0. Usted lo ha comentado, y recientemente la ministra nos ha hablado de que ya en este ejercicio habría una ayuda directa al desarrollo de la industria 4.0 en cuanto a inversiones para facilitar la incorporación de robótica, tecnologías digitales, etcétera.

En relación con la agenda sectorial, de la que usted ha hablado, me imagino que ustedes han participado en su desarrollo. ¿Qué expectativas tiene como empresa? Ya ha dicho usted que estaba expectante, pero quisiera saber qué cuestiones en particular cree que se podrían abordar en ella.

Por otro lado, ha mencionado usted la cadena de valor de todos sus suministradores, y quisiera saber en qué medida —no solamente en Airbus, sino en general— están trabajando para que cada uno de los suministradores aporte valor al producto final. Conozco mejor el sector naval por razones obvias de procedencia, pero creo que el gran reto que tienen ahora las empresas motoras —Navantia, ustedes— es incorporar a los subcontratistas a esa cadena de valor. Ustedes venden el producto final, pero creo que hay mucho margen para que el proveedor/suministrador pueda también tener un proyecto de investigación, desarrollo e innovación que permita, en lo que ustedes subcontratan, generar más valor para darle así también más valor al producto final. Creo que en eso España tiene bastante que trabajar, y me gustaría saber si usted, que conoce mejor el sector, tiene algún modelo de algún otro país que funcione adecuadamente.

Igualmente, quisiera saber si Airbus va a tener una participación activa en las herramientas que actualmente ha puesto la Pesco encima de la mesa —los nuevos proyectos de los que últimamente ha hablado Federica Mogherini sobre investigación, desarrollo e innovación— y en qué medida pueden ser herramientas útiles para hacer más compatibles las diferentes capacidades que tiene Europa.

Y le hago ya una pregunta a título individual: quisiera saber si usted ve posible que, en este marco nuevo del ejército europeo, al igual que ha hecho Airbus, haya una consolidación de industrias muy importantes, como la del naval, donde yo creo que España jugaría, como mínimo, un papel tan relevante como el que jugó CASA en su momento, sino más, dado que los tamaños de las industrias son distintos. Me gustaría

saber si usted cree que ha habido avances o no en ese consorcio europeo del naval, del que tanto se ha hablado y se lleva tanto tiempo hablando,

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Mato.

Para finalizar este turno de grupos parlamentarios, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Sánchez Díaz.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Alonso, muchas gracias por su presencia y por las atenciones que recibimos en la interesante visita que tuvimos y que nos dieron una visión de primera mano, viendo la producción y cómo se trabajaba, de una gran industria nuestra, como es Airbus en Europa.

Me uno a casi todas las preguntas que se han hecho, que son del máximo interés, empezando por la relativa al *brexit*. Y me quiero parar un poco en la idea que usted ha lanzado sobre la industria de defensa. Al final, Airbus es una historia de éxito. Llegamos a la Unión Europea a través de los acuerdos de Roma, desde los cincuenta hasta ahora, con distintos acuerdos comerciales, pero, al mismo tiempo, creo que de forma paralela hubo industrias que estaban haciendo la Unión Europea. Y creo que esta es una de ellas, de esas grandes potencias europeas que se unen en una visión difícilísima, porque estoy seguro de que todas las industrias que se unieron eran competencia entre sí y, además, de distintos niveles. Pero se tuvo la inteligencia, la visión de futuro de lograr un acuerdo de éxito absoluto. Cuando hablamos de que hay una industria en la que participa España que tiene trabajo para diez años, mi compañero del PSOE dirá: Cómo nos gustaría ese tema en el naval, donde tenemos siempre un gran problema. Yo creo que su pregunta es absolutamente adecuada. ¿Cuál es el problema? ¿Por qué no se lleva ese tipo de industria a defensa? Me refiero a que esa forma de Europa que fuimos haciendo comercial e industrialmente pudiéramos hacerla en esa idea que ahora se está pergeñando, que es la de una Unión Europea de defensa —supongo que dentro de la OTAN, porque, si no, no tendría éxito—. Comercialmente e industrialmente, para España y para toda Europa tendría un grandísimo sentido ir acotando modelos y ser mucho más eficientes en ello, e incluso ir preparando la necesidad de la defensa ante los nuevos retos pero, al mismo tiempo, alimentando nuestras propias industrias interiores —en este caso es la aviación, pero podría ser la naval, sin duda alguna, que tendría un gran desarrollo—. Me gustaría que nos diera su enfoque sobre este tema y saber en qué medida nosotros podemos ayudar.

También tengo la satisfacción que de que este sea el foro adecuado para que gente como usted venga a contarnos sus experiencias, sus ambiciones y sus necesidades. Aquí realmente estamos los representantes de la sociedad a la que usted va a servir, y seremos muy malos servidores si no conocemos exactamente lo que ustedes nos están demandando para poder ayudar en el ministerio, para ayudar en la vía política de los consensos. Defensa es especialmente un área con una gran tradición de consensos, un área muy institucional en la que los debates suelen tener una visión mucho más amplia que la de los partidos políticos cambiando en elecciones cada cuatro años. Por lo tanto, ese tema me parece interesantísimo desde el punto de vista de defensa, pero también desde el punto de vista comercial, de empleo y de investigación. En este mundo, que usted dice que cambia tan rápidamente, es evidente que tener la posibilidad, con la creación de estas empresas, de estar permanentemente en punta en materia de I+D+i mejorará muchísimo nuestras universidades y nos hará mucho más exigentes con ellas. Y, sin duda, nuestros universitarios tendrán una gran experiencia.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Sánchez.

Rematado ya el turno de grupos parlamentarios, le toca a usted, señor Alonso, cerrar esta comparecencia por un tiempo de quince o veinte minutos para contestar a todas las cuestiones.

El señor PRESIDENTE DE AIRBUS ESPAÑA (Alonso Fernández): Señorías, muchísimas gracias por sus preguntas. A lo mejor me alargó más de quince o veinte minutos porque todas me parecen superinteresantes. Espero poder contestar a la mayoría de ellas.

Empezando por la última, como usted me escuchó decir en el foro de economía, la verdad es que tengo una opinión bastante clara sobre el tema. No soy completamente naíf ni inocente, sé que esto es muy complicado, pero mi mensaje es siempre el mismo: si en Europa hemos sido capaces de hacerlo en la aviación comercial, ¿por qué no seríamos capaces de realizarlo en la aviación militar o en el mundo de la defensa? Barcos, carros de combate... Si sabemos hacerlo y hemos demostrado que es un éxito, ¿qué

nos lo impide? Creo que realmente nada nos lo impide, más que haya ese alineamiento político de tomar la decisión de que hay que hacerlo. Por un lado, hace falta ese alineamiento político, que seguramente tenga que ver con los calendarios electorales. No pueden ser completamente independientes.

Punto número dos: tiene que haber una concienciación por parte de nuestras Fuerzas Armadas para ser capaces de llegar a compromisos. Y es que no podemos hacer el barco que quieran los franceses y, encima, el que quieran los españoles y, encima, el que quieran los alemanes..., porque al final aquello es un barco extremadamente complicado, extremadamente complejo y extremadamente caro. Repito que nuestras Fuerzas Armadas tienen que ser capaces de hacer compromiso. A lo mejor no necesitamos el 100 % de todo, a lo mejor con que tengamos el 80 % conseguimos una cosa. Entonces, si hay esa voluntad política, si hay voluntad de llegar a compromisos técnicos a la hora de las especificaciones, de qué es lo que nuestros ejércitos necesitan, les puedo decir que Airbus y las otras empresas europeas —ya sea Dassault, ya sea Finmeccanica, ya sea Leonardo— estamos dispuestas a trabajar en ese sentido. Y si mañana me dicen: Vamos a crear una empresa que se llamará la Airbus Navantia para hacer un solo barco en Europa, yo aplaudiría con las dos manos. Y si dijéramos: vamos a hacer una empresa que haga el carro de combate europeo del futuro, aplaudiría con las dos manos. Y si creáramos una empresa para hacer el avión del combate del futuro, aplaudiría con las dos manos. Para mí, es la única solución. Es fácil decirlo y quizás más difícil hacerlo, pero personalmente he llegado al convencimiento de que esa es la única solución, porque, con la fragmentación que tenemos ahora, no veo que esto sea sostenible. Al final, estamos hablando de un tema sensible. Es un tema de soberanía. ¿Realmente por eso estamos perdiendo soberanía los países? A lo mejor estamos perdiendo un poquito de soberanía, pero tenemos la soberanía europea frente a tener que comprar productos extranjeros.

Si nosotros, las empresas: Navantia, Airbus, Saab, no conseguimos unirnos para fabricar el producto europeo y cada uno seguimos fabricando, estos productos no tendrán éxito. Entonces, al final, tendremos que acabar comprando productos fabricados por terceros, como los americanos. Con lo cual, también perderíamos nuestra soberanía. Yo pienso que esto es la cuadratura del círculo, es lo que hay que hacer. Señorías, he sido muy transparente con ustedes y este es el mensaje más importante que tenía que darles. Nosotros, como industria, estamos dispuestos a hacerlo, pero necesitamos un alineamiento de nuestras Fuerzas Armadas europeas y de nuestros estamentos políticos a la hora de comprender que no hay muchos otros caminos alternativos, tenemos que ir forzosamente por ahí.

El representante del Grupo Vasco me pregunta que cómo hacemos los contratos. Pues con mucho cuidado para no pillarnos los dedos. Pero tenemos la enorme ventaja de que los clientes los necesitan. Es decir, los clientes, las compañías aéreas en particular —porque estamos hablando de la aviación comercial—, ven que las necesidades del público para transporte de pasajeros, turismo, transporte de mercancías, cargo, está creciendo continuamente. Entonces ellos necesitan aviones, pero no solamente necesitan aviones, sino que cada vez los necesitan más eficientes y más respetuosos con el entorno.

Esto está haciendo que la renovación de flotas sea muy grande, y las compañías lo necesitan. Es así de fácil. Cuando tienes un cliente que necesita el producto, está dispuesto a esperar siempre y cuando tú seas un proveedor creíble y sepa que tú vas a respetar tus compromisos.

Sus señorías me han preguntado sobre el *brexít*. Nosotros estamos preparándonos para el peor de los casos, es decir, que hubiera una ruptura. ¿Cómo nos estamos preparando para esa ruptura? Nos estamos preparando con un esfuerzo inversor muy importante por nuestra parte para fabricar un stock de piezas equivalente a un mes de producción. ¿Por qué? Porque, como he dicho, estamos produciendo del orden de 800 aviones al año; es decir, tres aviones al día. No tenemos stocks de muchos aviones, sino que las cadenas de producción están permanentemente alimentadas de piezas que vienen de distintos países, incluso las que salen de Inglaterra. Por ejemplo, de Inglaterra puede salir un ala, pero esa ala está compuesta de muchos componentes, que seguramente han cruzado dos o tres veces el Canal de la Mancha porque se fabrican en un sitio, se avanza en una pieza en otro, etcétera. Con lo cual, tenemos que proteger esa cadena de suministro y la mejor manera de hacerlo en caso de que hubiera conflictos en las fronteras, retrasos en las fronteras o problemas aduaneros, es haber invertido en tener un stock, un mes de inventario; y no solamente lo hemos hecho nosotros, también todos nuestros proveedores. Supone un coste muy importante, pero es la manera de podernos asegurar de que por lo menos a corto plazo o a medio plazo no vamos a interrumpir la cadena de alimentación de todas nuestras cadenas de ensamblaje, porque, claro, las alas que salen de Inglaterra van a todas las cadenas de ensamblaje. Es decir, si hay un parón en Inglaterra, ese parón va a repercutir en Sevilla, en Hamburgo, en China y en Estados Unidos. Con lo cual, es fundamental asegurar esa cadena de suministro.

Me han hablado también sobre el tema de la subcontratación, creo que han sido dos las preguntas sobre subcontratación y cadena de valor, y a mí me gustaría unir las. Nosotros solos no podemos hacer nada,

necesitamos una cadena de suministros y un grupo de empresas que nos ayuden con subcontratación, pero lo que es muy importante es tener flexibilidad. ¿Por qué? Pues, como ha dicho alguien, por el tema de la integración. Es decir, tenemos que estar permanentemente optimizando la cadena de valor y, si se han creado paquetes de trabajo para empresas de subcontratación, a lo mejor en un momento dado hay que cambiar la definición de ese contrato de trabajo para concentrar más trabajo ahí y sacarlo de otra actividad a fin de maximizar esa cadena de valor. Entonces, tenemos que trabajar con las empresas de subcontratación y hemos de hacerlo de manera flexible, de forma que en cualquier momento seamos capaces de definir el contenido del paquete de trabajo y así poder asegurarnos de que estamos añadiendo ese valor de manera continua.

De la defensa común europea ya he hablado, y he sido bastante claro. El portavoz del PSOE me ha preguntado que qué puede hacer el Estado para ayudar. Por supuesto, las ayudas son importantes, y he hablado del plan sectorial, del plan estratégico. Las ayudas europeas son importantes y vamos a tener acceso a ellas. Me parece que es un mecanismo importante y necesario que seguramente haya que desarrollar más. Pero a mí me gustaría incidir aquí en una actividad que, desde mi punto de vista, nos falta en España, o quizás es que no somos tan agudos como en otros países, me refiero a la ayuda a la exportación. Nuestros colegas en Francia y en Inglaterra, sobre todo, tienen un apoyo fortísimo por parte de los gobiernos. Eso, a veces, lo echamos en falta. En España tenemos ayudas puntuales. Es decir, cuando solicitamos ayuda, la tenemos para exportar material de defensa. Tanto en Francia como en Inglaterra están muy bien organizados, muy estructurados, y tienen una fuerza de empuje muy alta que, a veces, nos vendría bien también aquí tenerla en España.

La señoría del PSOE también me ha hablado de relaciones con las universidades, de la formación profesional. Nosotros estamos trabajando con las universidades para asegurarnos de que sus cursos de formación, titulaciones medias y superiores, estén adaptadas a nuestras necesidades, y lo mismo cabe para los organismos de formación profesional. Pero el mensaje que siempre paso, tanto a las universidades como a los organismos de formación profesional, es la necesidad de flexibilidad. Yo creo que el mundo en el cual salías de la universidad y tenías un oficio o salías de tu formación profesional y tenías un oficio de por vida se ha acabado. O sea, los jóvenes que vamos a formar seguramente tengan cuatro, cinco, seis o hasta diez oficios en su vida y desarrollen actividades muy diversas. Con lo cual, es importante que les demos lo básico, las técnicas básicas que van a necesitar para empezar en su carrera, pero, sobre todo, es importante que desarrollemos intelectualmente en ellos esa capacidad de adaptación. Es decir, el mundo está cambiando tan deprisa que yo a mis hijos no soy capaz de decirles en qué van a trabajar mañana, porque no lo sé. Y eso es algo en lo que todos tenemos que contribuir; no solamente tienes que aprenderte la lección o sacarte un título, sino que ese título tiene que haber sido el periodo de tu vida en el cual generes esa flexibilidad que vas a tener que usar en tu vida para cambiar de trabajo. ¿Por qué? Porque el mundo va a cambiar. Nosotros ahora mismo estamos invirtiendo mucho dinero en formar a nuestros empleados en tecnologías digitales, estamos introduciendo tabletas para la fabricación de los aviones —me parece que lo vieron el otro día—, las Google Glass, y esto no lo enseñan en formación profesional, sino que hay que afrontarlo. Esto es lo que ha pasado en los últimos cinco años, ¿qué va a pasar en los próximos diez años? No lo sé. Por eso, el mensaje que siempre paso a las universidades es: por favor, ayudadnos siendo flexibles, siendo capaces de nada más ver una necesidad, crear una formación específica para ese tema. Me parece tan importante el contenido como el estado de espíritu que generamos en los jóvenes de este mundo tan cambiante, de manera que no se queden descolgados. O sea, lo que tenemos que evitar es que se queden descolgados.

Señorías, creo que no me queda nada por decir, si no hay ninguna otra pregunta por su parte. Les agradezco otra vez su atención. Ha sido para mí un honor estar con ustedes aquí. Espero haber sido claro en mi explicación, desde luego, he intentado ser lo más transparente posible.

Sí quiero decirles que en Airbus somos ciento y pico mil, 130 000 empleados, todos ellos unidos por la pasión del producto que hacemos. Hay pocas empresas que yo conozca en las que exista ese sentimiento de pertenecer a una empresa que está fabricando productos que nos creemos, productos con los cuales tenemos una conexión casi física. Esto es muy muy valioso, y la verdad es que paso tanto tiempo dedicándome al producto como a las personas; pero no solamente yo, les puedo asegurar que todo el comité ejecutivo de Airbus y toda la dirección de Airbus comprendemos que lo más importante es acompañar a nuestra gente en este mundo tan cambiante, en este mundo tan volátil, es muy importante que nosotros estemos cerca de ellos. De verdad, y a lo mejor es una expresión muy utilizada, tenemos unos equipos absolutamente únicos y nuestro deber, nuestra responsabilidad, es ocuparnos de ellos porque son ellos los que consiguen que hagamos todo esto.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Alonso.

Le agradecemos, una vez más, su invitación para visitar la factoría de Getafe, una de las que ustedes tienen. Esperamos también que en su estancia aquí se haya sentido cómodo y que su visita haya sido tan gratificante para usted como lo fue para nosotros la que hicimos a la empresa de Getafe que usted dirige.

Termina aquí su comparecencia, aunque esperamos que nos podamos ver en otra ocasión. Allí nos hablaron, y usted lo ha vuelto a decir hoy, de que Illescas es un punto y aparte dentro de la empresa Airbus y a lo mejor hay que ir. *(El señor presidente de Airbus España, Alonso Fernández: Se lo recomiendo)*. Tomo nota, y por eso digo que espero que esta no sea la última vez que nos veamos. Damos por finalizada, señor Alonso, su comparecencia en esta comisión. Muchas gracias.

Señorías, se suspende la sesión cinco minutos para despedir al señor Alonso.

Eran las diecisiete horas y quince minutos.

Se reanuda la sesión a las diecisiete horas y veinte minutos.

El señor PRESIDENTE: Señorías, se reanuda la sesión.

DEBATIR

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL ESTABLECIMIENTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE AYUDA A LA INDUSTRIA EN EL MARCO DE LA FUTURA LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA.

(Núm. exp. 661/000993)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos al siguiente punto del orden del día, mociones. En primer lugar, vamos a debatir la moción del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta al Gobierno al establecimiento de políticas públicas de ayuda a la industria en el marco de la futura ley de cambio climático y transición energética.

El propio Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una autoenmienda a esta moción.

Señora Borao, por tiempo de ocho minutos, tiene la palabra para defender la moción y, también, para posicionarse sobre la autoenmienda. Y después los grupos podrán intervenir para defender las enmiendas que presentaron a la moción original.

Tiene su señoría la palabra.

La señora BORA O AGUIRRE: Gracias, señor presidente.

Voy a dividir la intervención con mi compañero Antonio Casimiro, que posteriormente se referirá a las enmiendas. Pero en esta primera exposición intervengo yo. Gracias.

Señorías, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, traigo hoy a esta comisión una moción sobre determinadas medidas a tener en cuenta en la tan necesaria transición energética y cambio climático. En enero de 2014, la Comisión Europea, en su Estrategia marco en materia de clima y energía para el periodo 2020-2030, estableció una serie de objetivos: en primer lugar, reducir un 20 % las emisiones de gases de efecto invernadero en la Unión con respecto a 1990; en segundo lugar, incrementar hasta un 20 % el porcentaje de fuentes de energía renovables en el consumo final de la energía en la Unión Europea; y en tercer lugar, mejorar un 20 % la energía energética de la Unión, también con respecto a 1990. Para ello, los gobiernos debían implementar políticas encaminadas a conseguir estos objetivos.

En la comisión mixta Congreso-Senado de la legislatura 2008-2011 se propuso estudiar el cambio climático y elaborar una ley de cambio climático, y se redactó un informe que fue apoyado por unanimidad, salvo el Partido Popular. Han pasado siete años y el Gobierno del Partido Popular no ha llegado a tiempo para trasponer las directivas europeas en este sentido. Ya fuera de plazo, el Gobierno de España, en cumplimiento del Acuerdo de París, debe presentar un plan nacional integrado de energía y clima para España y una proposición de ley de cambio climático y transición energética, de acuerdo con lo mencionado en ese marco estratégico europeo, para así poder fijar una política destinada a apoyar la transición hacia una economía baja en emisiones y eficiente en el uso de los recursos. Otros países nos llevan ventaja, como Francia, que en 2015 puso en marcha una ambiciosa ley de transición energética.

Una vez finalizado el informe encargado a la comisión de expertos sobre la transición energética, donde se analizaban alternativas de política energética y se evaluaban las diferentes fuentes de energía, se establecieron una serie de conclusiones para planificar y establecer una estrategia a largo plazo de política energética más previsible, menos volátil y con precios más competitivos para empresas y consumidores y así, además, poder garantizar la competitividad de la economía, el crecimiento económico, la creación de empleo y la sostenibilidad medioambiental. Todos sabemos que la transición energética involucra a numerosos actores, empresas productoras, consumidores, administradores, grupos de interés, colectivos vulnerables, etcétera. Por lo tanto, en un escenario liberalizado, las empresas y los consumidores tienen un gran protagonismo.

La transición energética es uno de los principales retos a los que nos enfrentamos en este siglo, por lo que los cambios requeridos implican al conjunto de la economía, especialmente al sector industrial, donde la energía es un factor productivo fundamental, así como al transporte, al sector residencial y, por supuesto, a la generación eléctrica. Por ello, la ley de transición energética y de cambio climático debe recoger la necesidad de apoyar altos niveles de competitividad de la industria como protagonista importante en ese proceso de transformación del modelo energético, que integre en el sistema eléctrico a las energías renovables, mejore la eficiencia energética y reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero de todos los procesos productivos. Hay que establecer un acuerdo estratégico por una movilidad sostenible, ya que este sector merece una especial atención, para abordar ese reto de la transición ecológica con un proceso ordenado, gradual y que vele por la competitividad y sostenibilidad del sector del automóvil. Tenemos que poner en marcha un conjunto de medidas para impulsar la fabricación de vehículos eléctricos y alternativos, a fin de que los consumidores puedan renovar su coche, y propiciar un impulso decidido para la instalación de puntos de recarga del vehículo eléctrico.

También hay que destacar la situación de las empresas electrointensivas, por lo que hay que trabajar para aprobar un conjunto de medidas destinadas a estas empresas. En este sentido, algo muy interesante es la creación de un estatuto de consumidores electrointensivos; tenemos que reconocer sus peculiaridades, de conformidad con la normativa comunitaria, con el objetivo de mejorar la certidumbre y la competitividad del sector industrial. Precisamos acometer, con la participación de empresas y trabajadores, este reto hacia un modelo más sostenible y social que procure una mejor calidad de vida para los ciudadanos y ciudadanas presentes y de las generaciones futuras.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta en esta comisión la siguiente moción con la incorporación de una enmienda de sustitución porque creemos que en ella se engloban los diferentes aspectos recogidos en esa primera moción, contextualizándola y adaptándola a la realidad del marco presupuestario. En esta moción se insta al Gobierno a que, en el marco de acción de las diferentes medidas a adoptar en materia de cambio climático y transición energética y de acuerdo con el futuro plan nacional integrado de energía y clima, cuyo borrador se remitirá antes de concluir el año a la Unión Europea, apoye con una perspectiva integral el proceso de transición justa de todos los sectores implicados en este proceso, con especial atención, como hemos dicho, al industrial, a través de la elaboración de un estatuto de transición justa y de un plan de acción urgente para 2019, en el que se impulse el uso de la energía procedente de fuentes renovables, las medidas de eficiencia energética y la promoción de la economía circular.

En el Grupo Parlamentario Socialista esperamos que los diferentes grupos apoyen esta ambiciosa moción, que es necesaria en la lucha contra el cambio climático y esa transición energética justa que precisa del apoyo de los diferentes grupos, no solo a esta moción, sino también a los Presupuestos Generales del Estado, en los que se deben contemplar todas las medidas necesarias para ese gran reto.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señora Borao.

Turno de defensa de las enmiendas.

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Sánchez por tiempo de tres minutos.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Gracias, señor presidente.

El tema que plantea el Grupo Socialista deriva de una directiva europea y lo que nosotros hacemos es completar, a través de una enmienda, ese mandato con una serie de apartados. En este sentido, no comprendemos la razón por la que el Grupo Socialista no la incluyó, estando de acuerdo con esa directiva, porque nos parece que queda mucho más completa la moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sánchez.

Para la defensa de la enmienda de modificación del Grupo Parlamentario Unidos Podemos, tiene la palabra el señor Guardingo.

El señor GUARDINGO MARTÍNEZ: Gracias, presidente.

Dado que entendemos que el Grupo Socialista va a aceptar su autoenmienda, nosotros retiramos la nuestra.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Guardingo.

Tiene la palabra el señor Gavira.

El señor GAVIRA MORENO: Buenas tardes. Gracias, presidente.

La enmienda del Grupo Popular va encaminada a dar ayudas, ayudas y ayudas. Pues bien, aprobemos el presupuesto y seguro que tendremos para más ayudas. Eso es lo que nos gustaría a todos.

En definitiva, está claro que ya se han encendido todas las alarmas y que es necesario que definitivamente trabajemos sobre esta cuestión tan importante. Ya se está percibiendo la influencia negativa —la muerte de niños y personas mayores—, pero también que esto va a ser un tema complejo que necesita del consenso de todo el mundo. Por ejemplo, lo estamos viendo en Francia, en estos momentos, cuando se ha intentado ir dando algunos pasos.

En ese sentido, espero que se puedan aprobar los presupuestos, que contemos con los medios necesarios y que entre todos hagamos un buen trabajo con esta próxima ley. Desde luego, aquí no vale más que pensar en nuestros hijos y en nuestros descendientes porque les vamos a dejar un panorama muy poco halagüeño. Por tanto, debemos tener la máxima responsabilidad.

Por último, señor presidente, he de indicar que me gustaría poder aceptar la enmienda del Grupo Popular, pero no puedo hacerlo si no se aprueba el presupuesto porque, en definitiva, estos asuntos requieren de medios económicos. De hecho, el Gobierno ya ha aprobado recientemente algunas medidas, y esperemos que podamos continuar así. Pero si no es a través de los presupuestos, será a través de algunos decretos que nos permitan afrontar un tema tan importante como este de la transición ecológica y la defensa del medioambiente.

Por tanto, insisto en que no la podemos admitir, pero esperemos que a lo largo del debate presupuestario podamos llegar a acuerdos, fundamentalmente sobre estas y otras partidas, siempre con la condición de estar dispuestos a colaborar y a trabajar por el máximo consenso.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Gavira.

En el turno de portavoces tiene la palabra el señor Guardingo.

El señor GUARDINGO MARTÍNEZ: Gracias, presidente.

Quiero señalar que este es un tema en el que nosotros, y no solo como grupo sino socialmente, estamos muy interesados y muy sensibilizados. Por ejemplo, la implementación por parte del Ayuntamiento de Madrid en esta última semana de las restricciones al tráfico se ha saldado con un gran éxito cívico, dada la participación así como el interés que ha despertado y que está demostrando la sociedad española por evitar el cambio climático y la contaminación.

Por eso vamos a dar apoyo a esta moción del Grupo Socialista que se centra en el cambio climático en lo que afecta a la industria, porque todos los ámbitos son igualmente importantes.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Guardingo.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Gavira.

El señor GAVIRA MORENO: Hablaré brevemente, presidente.

No repetiré nuevamente lo mismo, pero quiero decir que debido a la complejidad del tema es necesario un consenso importante para asumir todas las decisiones que tenemos por delante porque, si lo conseguimos, evitaremos los problemas que están surgiendo en otros países. Desgraciadamente, hoy hay dos temas fundamentales en las relaciones internacionales y en las relaciones políticas, tal y como pudimos comprobar ayer en la reunión del G20 y, al final, nos va a costar mucho trabajo poder ofrecer realmente a nuestros hijos y a nuestros nietos un mundo mejor. En definitiva, los dos grandes retos de la sociedad y

del mundo globalizado son la inmigración y el cambio climático y tenemos que hacer un esfuerzo porque estos problemas están ya a la vuelta de la esquina. Ojalá podamos también resolver ese problema y que no se den situaciones como las que hemos visto a lo largo de este verano, fundamentalmente en las costas andaluzas, como todas sus señorías saben.

En definitiva, tenemos que trabajar todos juntos para que ser capaces de trasponer cuanto antes esta directiva y convencer, dentro de nuestras posibilidades, al próximo Parlamento europeo que se elija dentro de poco, de manera que todos, conjuntamente con España, podamos tener una alternativa a ciertos líderes mundiales que dicen que no es necesario tomar medias respecto al cambio climático y que son más importantes otras cuestiones que nada tienen que ver con la realidad. De hecho, todos los científicos están viniendo a corroborar que o tomamos decisiones ya o dentro de poco, yo diría días, será demasiado tarde.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Gavira.
Señor Sánchez, tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Muchas gracias, señor presidente.

No cabe duda, y nosotros así lo vamos a apoyar, de que la moción tiene una buena voluntad absoluta. Es un tema que está muy en el día a día de cualquier actividad política.

En cualquier caso, lo que me gusta de estos debates es cómo nos valen los argumentos cuando estamos en la oposición y cómo los cambiamos cuando estamos en el Gobierno. Cuando gobernábamos nosotros, nos pedían que incluyéramos partidas en el presupuesto, y el Gobierno les decía que no se podía hacer porque ya había un presupuesto. Y, cuando no lo hubo, nosotros les pedíamos que nos lo aprobaran, pero ahora cambiamos el papel y nos lo piden ustedes a nosotros.

Creo que todos estamos de acuerdo en relación con este tema, pero me gustaría hacer algunas reflexiones. Creo que tenemos que ser tremendamente prudentes a la hora de implantar estas medidas porque aquí llegó la ministra y dijo que en 2040 no se fabricasen más coches, y España es una potencia mundial fabricando coches. Es el 10 % de nuestro producto interior bruto. A mí me parece muy bien que dejemos de fabricar estos coches con motores de explosión pero entonces, ¿qué hacemos con los 400 000 empleados? En este sentido, cuando gobernemos nosotros, les veremos a ustedes en la puerta del Senado, con los sindicatos, protestando por el cierre de las plantas, a pesar de tratarse de una ley que aprobaron ustedes. A mí ya me tocó debatir aquí, como asturiano y como representante de Asturias, sobre un tema curiosísimo: la minería. En 2010, Zapatero firmó un acuerdo con Europa para el cierre de la minería en 2018. Después, empezó a gobernar el PP y el PSOE empezó a presentar iniciativas diciendo que no defendíamos la minería; esto es curioso porque ustedes cierran la minería y la culpa es del PP. Pues 2018 ya llegó y el 31 de este mes se cierra la minería y están gobernando ustedes, y tuvimos que aguantar declaraciones en la prensa diciendo que el enemigo de la minería era el Partido Popular... Esta es una doble moral que ustedes manejan fenomenal.

Yo me acuerdo cuando en los bancos se pusieron en marcha aquellas primas que generaron un desastre económico y nos atacaban ustedes porque no atendíamos a los estafados por los bancos por aquella prima única. Sin embargo, cuando uno va al *Diario de Sesiones* ve que esto lo aprobaron ustedes con leyes de 2006 y de 2007. ¡Y los culpables éramos nosotros! Yo les pediría prudencia en relación con esa posverdad que ustedes manejan tan bien. ¿Por qué? Si ustedes quieren que en 2040 no se fabriquen coches con motor de explosión, dense cuenta de que una cadena de fabricación tarda veinte años en amortizarse y que lo más probable es que las fábricas que tenían pensado invertir en España ya no lo hagan. ¿Por qué? Porque ustedes dicen que en 2040 no se podrá fabricar y que en 2050 no se podrá vender. Y, entonces, ¿qué quieren que hagan los inversores? Nuestro país es un gran productor y, como es lógico, fuera pensarán que lo adecuado sería adoptar algún tipo de medida compensatoria más suave, más lenta, en vez de meter esos miedos.

Otro tema curiosísimo es que ustedes recogen en la enmienda —y a mí me parece bien— la captura del CO₂. Saben que esta fue una lucha importante y que se hizo investigación sobre ello. Sin embargo, Hunosa tiene una planta que captura CO₂, que está funcionando, y la ministra dijo que iban a cerrar todas las termoeléctricas. Entonces, ¿qué CO₂ vamos a capturar? Si cerramos la minería del carbón y las termoeléctricas ¿qué va a ocurrir? Detrás de eso, ¿qué hay? Detrás de eso hay miles de empleos.

Yo comparto con ustedes la buena voluntad por una razón absolutamente normal: todos queremos vivir en un medio mejor, más limpio y ecológicamente más saludable. Ahí no hay debate ideológico. Ahora bien, ¿usted cómo quiere hacer esto? Pues vera usted: que se cierre todo. Fenomenal. No habrá CO₂, se acabó, pero tampoco habrá vida porque, claro, si no hay empleo, ¿para qué queremos el CO₂?

Y ahora dicen ustedes: además, vamos a subir el precio del gasóleo, pero dado que los motores de gasoil pertenecen fundamentalmente a las clases medias, bajas y a los trabajadores, si ustedes lo suben para que no se utilice, las furgonetas tampoco podrán trabajar. ¿Habrá una subvención para los que pierdan el empleo? Porque eso es lo primero. Si se van a perder 500 000 empleos, habrá que tener previsto cómo se van a compensar.

Por ello, quiero transmitir prudencia. Estamos de acuerdo con todas estas medidas, pero apliquémoslas sin hacernos daño porque, entonces, lo que haremos será un pan como una hostia de grande. O sea, poner en nuestra contra a todos los sectores porque el que pierda el trabajo no va a estar muy contento.

No obstante, vamos a votar que sí. *(Risas)*.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sánchez.

Pongo en su conocimiento que, tal y como está transcurriendo la comisión, no votaremos antes de las seis o seis y cuarto.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR EL EVENTO DE LA SALIDA DESDE LA CIUDAD DE ALICANTE/ALACANT DE LA VUELTA AL MUNDO A VELA «ALICANTE 2021» (VOLVO OCEAN RACE).

(Núm. exp. 661/001054)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Popular en el Senado por la que se insta al Gobierno a impulsar el evento de la salida desde la ciudad de Alicante de la vuelta al mundo a vela Alicante 2021, Volvo Ocean Race.

Para la defensa de esta moción, tiene la palabra el señor Almodóbar.

El señor ALMODÓBAR BARCELÓ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, Alicante tiene la suerte de ser, desde hace ya cuatro ediciones, puerto de salida de la vuelta al mundo a vela, la prueba deportiva más exigente y dura de cuantas se celebran de este deporte en el mundo. En su momento, fueron los gobiernos del Partido Popular en la Generalitat valenciana y en el Ayuntamiento de Alicante quienes apostaron de manera decidida para que este evento tuviera su inicio en la ciudad de Alicante; y lo que parecía un hecho aislado, que no tendría continuidad en el tiempo, se ha convertido, para las instituciones, organización, empresas patrocinadoras y participantes, en algo fundamental. Como les he dicho, ya son cuatro las ediciones de la regata que han partido desde Alicante. Además, la intención de los organizadores de la regata es que siga siendo así en los próximos años.

De hecho, no estamos hablando únicamente de la salida de una prueba deportiva. Desde el inicio, los organizadores decidieron establecer en Alicante las oficinas centrales de la regata, lo que hace que se genere, además, actividad durante todo el proceso entre regatas: pernотaciones y distribución de riqueza. Además, también están el centro de seguimiento y prensa desde donde se emite la señal de televisión que se distribuye a todo el mundo; el servicio meteorológico de la regata; o el museo, en funcionamiento durante todo el año, que es además un importante atractivo turístico de la ciudad, por no hablar de la cantidad de puestos de trabajo que se crean durante todo el año. El impacto de este importante evento, no solo en Alicante, sino en toda la provincia, en la comunidad autónoma y en España es indiscutible. La pasada edición aportó 96 millones de euros al PIB de España, un 7,6 % más que la edición anterior y 1700 empleos a lo largo de todo el año. El impacto en la Comunidad Valenciana asciende a 68,6 millones de euros y 1200 puestos de trabajo, un impacto muy repartido entre todos los sectores de la economía, como comprenderán, desde el comercio, la restauración, la hotelería o los servicios auxiliares de todo tipo.

También conviene destacar los resultados mediáticos. La última edición ha batido todos los récords, con una cobertura de televisión durante todo el ciclo de la regata que ha exhibido la ciudad de Alicante al mundo y ha generado más de 650 millones de euros en términos publicitarios; además del impacto fiscal que tiene la regata, que está cifrado en 41 millones de euros, un dato muy relevante a la hora de valorar este evento.

En esta edición no solo han sido relevantes los datos económicos, sino también la promoción de valores tan imprescindibles para nuestra sociedad como el cuidado del medioambiente, la solidaridad y la participación. Señorías, esta prueba sitúa a Alicante, a toda la Comunidad Valenciana y a España en el escaparate del mundo de la vela durante varias semanas. Por ello, es imprescindible darle todo el

apoyo institucional y de ahí esta moción, ya que el voto en contra del Partido Socialista en los pasados Presupuestos Generales del Estado, dejó en el aire la declaración de Alicante Puerto de Salida como evento de excepcional interés público, provocando la intranquilidad de organizadores, patrocinadores, ayuntamiento e incluso la Generalitat valenciana, ya que la viabilidad del evento sin esta declaración se tambalea. No podemos ignorar que la desaparición de los beneficios fiscales puede ser la condena de Alicante como puerto de salida, y con ello llevarse por delante la gran cantidad de ventajas, el gran escaparate al mundo que supone riqueza y empleo.

La próxima edición de la regata será en 2021, no en 2019 como estaba previsto, pero esta decisión obliga durante ese tiempo de espera a desarrollar y programar muchas actividades que rellenen y no hagan olvidar el evento. El hecho de que la salida vaya a ser en 2021 no es óbice para que se recojan ya esas exenciones fiscales, ya que este es un trabajo a largo plazo que se debe programar muy bien y los organizadores necesitan tener la tranquilidad de poder buscar los patrocinios necesarios con tiempo. La competición que en el mar dura aproximadamente diez meses exige un trabajo previo de al menos dos años, un tiempo que incluye tareas previas como el diseño, la construcción de veleros, la contratación de equipos, la elección de rutas, sedes, etcétera. La vuelta al mundo es una de las competiciones deportivas vinculadas al mundo de la navegación con mayor trascendencia internacional y el Gobierno en estos momentos la mantiene en vilo. Por todo ello, señorías, les pido el voto favorable a esta moción, para poder dar continuidad a un evento fundamental para la provincia de Alicante y también para España. Además de ser, como les he dicho, un excepcional escaparate de nuestras bondades es un polo de atracción turística de gran magnitud, por cuanto atrae a un turismo de alto poder adquisitivo y además se produce fuera del periodo de temporada alta. Desde hace meses todos los agentes implicados, incluida la Generalitat valenciana, gobernada por el PSOE, esperan esta declaración. También la sociedad alicantina y el tejido empresarial. Por ello, le pedimos al Gobierno que rectifique, que no espere más tiempo y que asuma el compromiso de apoyar dicha declaración al igual que se ha venido produciendo en las ediciones precedentes en 2008, 2011, 2014 y 2017, y que es tan fundamental para su financiación.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Almodóbar.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda a esta moción. Para su defensa, por tres minutos, tiene la palabra el señor Mármol.

El señor MÁRMOL SERVIÁN: Gracias, presidente.

El Grupo Socialista quiere mostrar su apoyo a que Alicante acoja una vez más la celebración de la Volvo Ocean Race, pero es necesario un ejercicio de responsabilidad y si queremos apoyar proyectos que generen riqueza en nuestro territorio, que además —como bien ha dicho el compañero del Partido Popular— aportan turismo de calidad, con un gasto medio muy importante, habría de tener esa declaración de evento de especial interés y estar recogido en los Presupuestos Generales del Estado.

En este sentido, el Grupo Socialista pone sobre la mesa una vez más la necesidad de la responsabilidad de los diferentes grupos políticos que conforman las Cortes para dotar a nuestro país de un presupuesto que permita recuperar derechos, así como poner en marcha apoyos específicos, como es el caso que estamos tratando esta tarde en la moción.

Por ello, se pide una reflexión sosegada y colaboración para poder establecer negociaciones que hagan posible que España, atendiendo a la necesidad de estabilidad de nuestra economía, de nuestras conciudadanas y conciudadanos, tenga unos presupuestos que permitan seguir desarrollando nuestro país. En este caso seguir apoyando, como se ha hecho anteriormente, un evento tan importante para la Comunidad Valenciana como es la Volvo Ocean Race desde Alicante.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Mármol.

Señor Almodóbar, tiene la palabra para manifestar su posición respecto a la enmienda.

El señor ALMODÓBAR BARCELÓ: Muchas gracias, señor presidente.

En un primer momento, cuando he visto la enmienda, me ha parecido una broma. Pensaba que se habían confundido de moción porque no hace referencia ninguna a Alicante Puerto de Salida de la vuelta al mundo a vela, sino de entablar debates y negociaciones que posibiliten la aprobación de los presupuestos generales que devuelvan los derechos a la ciudadanía, que pongan el acento en el gasto social y lleven la recuperación a las familias.

Esto es muy sencillo, ¿quieren declarar a Alicante Puerto de Salida de la vuelta al mundo a vela como evento de excepcional interés o no? (*El señor Mármol Servián: Se lo he dicho*). Pues apoyen esta moción y actúen como hicieron con la Barcelona World Race, que ya obtuvo incentivos fiscales y el apoyo del Gobierno en el mes de julio, sin pasar por los presupuestos.

Quien provoca la inestabilidad es un Gobierno cuyo partido perdió las elecciones dos veces, que ha tenido el peor resultado de su historia, que gobierna con 84 diputados gracias al apoyo de nacionalistas, independentistas, comunistas y proetarras. Por lo tanto, si no pueden gobernar, les recomiendo que pidan al doctor Pedro Willy Fog Sánchez que convoque elecciones lo antes posible y que devuelva la voz a los españoles.

La enmienda es una broma que no podemos aceptar. Apoyen la declaración e insten al Gobierno, instemos todos al Gobierno, a que declare Alicante Puerto de Salida como evento de excepcional interés público.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Almodóvar.

En turno de portavoces, tiene la palabra el senador Guardingo.

El señor GUARDINGO MARTÍNEZ: Gracias, presidente.

Pese al tono insultante del portavoz del Grupo Popular, vamos a votar a favor de esta moción, por los alicantinos y alicantinas.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Guardingo.

Senador Mármol, tiene la palabra.

El señor MÁRMOL SERVIÁN: Gracias, presidente.

La situación en nuestro país es demasiado compleja como para venir a las Cortes a hacer chascarrillos, gracejos o intentar llamar a algunos grupos proetarras, teniendo en cuenta además la irrupción en el panorama nacional de un partido político de extrema derecha, que está reviviendo y resurgiendo los peores fantasmas del siglo XX, que los tenemos muy recientes. Por lo tanto, hace falta tener una altura de miras mucho más amplia y acercar posturas.

Se ve que no me ha escuchado bien porque desde el primer momento le he dicho que era voluntad del Grupo Socialista apoyar esta moción, apoyar esta iniciativa, que es buena para Alicante. El Grupo Socialista y el Gobierno siempre apoyarán lo que sea bueno para un territorio, pero hay que ser realista y ver que es necesario contar con la herramienta que permita apoyar tanto esa como iniciativas de otros territorios, independientemente de dónde se encuentre, porque todas las regiones, todas las comunidades autónomas somos España, ¿o determinadas cosas se apoyan y otras no? Es necesario que haya unos presupuestos generales para apoyar todo aquello que sea bueno para España y para dotar de más estabilidad a nuestro país.

En sus manos —que son también partido de Gobierno como es el Partido Socialista—, y en las manos de nuestros compañeros en el Congreso y en el Senado está el futuro de nuestro país y, por lo tanto, existe esa responsabilidad.

Por último, quiero decir que el Grupo Socialista apoya este evento deportivo de máximo interés porque es bueno para Alicante y para la Comunidad Valenciana. Sin embargo, también es necesario, aunque vemos que se toma a gracia, tener unos presupuestos que permitan dotar de margen de maniobra y poder emprender más acciones, las proponga el Grupo Parlamentario Popular, Podemos, PNV o cualquier grupo que tenga representación en la Cámara.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Mármol.

Señor Almodóbar, tiene la palabra.

El señor ALMODÓBAR BARCELÓ: Muy brevemente, señor presidente.

Agradezco el apoyo del resto de grupos, pero vuelvo a reiterar al portavoz del Grupo Socialista que no es necesario tener los presupuestos para declarar a Alicante como puerto de salida. De hecho, no es que lo diga yo, es que el Gobierno, en respuesta a una pregunta que formulé en el pasado mes de octubre, me respondió la semana pasada que, para poder declarar a Alicante como puerto de salida, estaba esperando que la Generalitat valenciana, donde gobierna el señor Puig, del Partido Socialista, lo pida. Por tanto, en ningún momento se hace referencia a los presupuestos.

En todo caso, si se ha hecho con otros eventos, señoría, creo que el Gobierno, si tiene voluntad, lo puede hacer también con Alicante. Los alicantinos de lo agradecerán, como les he dicho antes.

Agradezco nuevamente el apoyo de los grupos a esta iniciativa y esperemos que pronto podamos dar esa seguridad a un evento tan importante para nuestra provincia como es la vuelta al mundo a vela.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Almodóbar.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REALIZAR UN ESTUDIO DE VIABILIDAD SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE UN PARADOR DE TURISMO EN EL MONASTERIO DE SANTA MARÍA LA REAL DE NÁJERA (LA RIOJA).

(Núm. exp. 661/001252)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos al debate de la moción del Grupo Parlamentario Popular en el Senado por la que se insta al Gobierno a realizar un estudio de viabilidad sobre el establecimiento de un parador de turismo en el monasterio de Santa María la Real de Nájera, en La Rioja.

Señora Mendiola, tiene usted la palabra.

La señora MENDIOLA OLARTE: Muchas gracias, presidente. Buenas tardes.

Para mí es una gran satisfacción que el Grupo Parlamentario Popular, a iniciativa del Grupo Territorial de La Rioja, traiga la siguiente moción para su debate en esta Comisión de Industria, Turismo y Comercio. Es una satisfacción porque es una iniciativa importante para mi municipio, importante para La Rioja e importante también para el Camino de Santiago. Es una iniciativa que aunque pertenece a mi ciudad, a mi municipio, a Nájera, tiene una gran repercusión en el conjunto de La Rioja e, incluso, a nivel nacional, debido a la gran importancia del monasterio de Santa María la Real.

El monasterio es trascendental para los najerinos, ya que forma parte de su historia, de su identidad, de sus raíces, pero también marca las raíces, la historia y la identidad de todos los riojanos, ya que el monasterio traspasa las fronteras de la propia ciudad, incluso, de La Rioja. En este lugar confluyen tres comunidades: Navarra, País Vasco y La Rioja. Es un punto de encuentro con valores patrimoniales y culturales de las tres comunidades. Por eso, es un monasterio cuya titularidad es del Estado.

El monasterio de Santa María la Real es una de las joyas patrimoniales de La Rioja, construido entre los siglos XI y XV, fue sede del Reino Nájera-Pamplona, enclavado en pleno Camino de Santiago, con una iglesia espectacular, así como con un panteón real y uno de los claustros más bellos de España, conocido como el claustro de los Caballeros. Además de la actividad religiosa, el monasterio, por una parte, tiene numerosas visitas turísticas pero, por otra, también tiene una notable actividad cultural. Ha estado atendido y gestionado desde sus orígenes y hasta el siglo XVIII por monjes benedictinos y, en los últimos tiempos, por una comunidad de monjes franciscanos que han permanecido en él desde 1895 hasta el año 2017. En esta reciente fecha, la comunidad ha abandonado el monasterio.

Como les decía, en el monasterio se produce una interesante actividad cultural promovida, por una parte, por el Patronato de Santa María la Real, formado por el Ayuntamiento de Nájera, Ministerio de Cultura, el Gobierno de Navarra, el Gobierno de La Rioja y las tres diputaciones vascas —Guipúzcoa, Vizcaya y Álava— y, por otro, también tiene una importantísima actividad cultural que imparte el Instituto del Patrimonio Cultural de España, dependiente del Ministerio de Cultura.

Con el abandono de los monjes, solo queda en uso la parte del complejo dedicada a la Escuela de Patrimonio Histórico de Nájera, que imparte cursos de alta especialización en materia de intervención patrimonial y dependiente del Instituto del Patrimonio Cultural de España.

Es un edificio colosal, en plena consonancia con la filosofía con la que se plantean los paradores, es de una gran dimensión y solo se aprovecha una parte mínima. A esto hay que añadir que Nájera es una ciudad con una notable actividad económica en torno al sector del mueble, un gran punto de interés del Camino de Santiago y una ciudad con un marcado interés turístico, que presenta en la actualidad una oferta insuficiente de plazas hoteleras de carácter regular, lo cual contrasta con la demanda que existe de este tipo de servicios. Todo esto hace que el complejo monástico de Santa María La Real de Nájera pueda representar una oportunidad única para establecer en él un parador nacional de turismo.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular propone que la Comisión de Industria, Turismo y Comercio del Senado inste al Gobierno a realizar, a la mayor brevedad posible, un estudio de viabilidad sobre el establecimiento de un parador nacional en el monasterio de Santa María la Real de Nájera. Esperamos que esta moción tenga el apoyo de los grupos parlamentarios.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señora Mendiola.

Pasamos al turno de portavoces.

Tiene la palabra el señor Guardingo.

El señor GUARDINGO MARTÍNEZ: Gracias, presidente.

Nájera es un municipio de poco más de 8000 habitantes y una de las ocho cabeceras de comarca de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Enclavada en la subzona de la Rioja Alta y en el bajo valle del río Najerilla, se comunica con la sierra de la Demanda, un espacio montañoso de gran valor medioambiental, histórico y patrimonial, con referentes de gran relevancia, como el monasterio de San Millán de la Cogolla, cuna del castellano.

Entre la relevancia histórica de Nájera, cabe destacar que fue capital del Reino de Navarra en los siglos X y XI. Las huellas de esa historia están presentes en la ciudad, que cuenta con un casco histórico medieval y con el monasterio-iglesia de Santa María la Real, como elementos fundamentales.

Nájera está en pleno declive económico por su dependencia tradicional de la industria del mueble, un sector que ha sufrido un proceso de desindustrialización importante a causa de la globalización. Ello ha dado como resultado la pérdida de un número importante de empleos, así como un éxodo poblacional, especialmente, entre los jóvenes. A pesar de que Nájera goza de una situación privilegiada, en pleno Camino de Santiago, y en un entorno excepcional, el valle del Najerilla, no ha sabido explotar su potencial turístico, potencial que puede provenir tanto del turismo medioambiental como del cultural o enogastronómico y de carácter familiar.

La infraestructura hotelera es hoy insuficiente para potenciar su capacidad de atracción turística. Cuenta con un solo hotel, dos hostales, tres pensiones y varios albergues de diferentes calidades. Nájera cuenta con diverso e importante patrimonio histórico: El monasterio de Santa María la Real, la Real Capilla de la Santa Cruz, el convento de Santa Elena, la capilla de la Madre de Dios, el castillo de La Mota, el Alcázar, y muchos otros. Nájera cuenta también con la asociación Reino de Nájera, que anualmente, desde hace cincuenta años, ofrece un espectáculo teatral que narra su historia y que cuenta con la medalla de La Rioja por su compromiso con la preservación del patrimonio histórico. La Escuela de Patrimonio Histórico de Nájera promueve unas jornadas de talleres, también anualmente. Asimismo, ofrece un amplio surtido de rutas de senderismo para conocer los paisajes del entorno. Y, dentro del valle de Najerilla, cuenta con otros puntos de interés: el Jardín Botánico, único en La Rioja y perteneciente a las redes nacional e internacional de jardines botánicos; los monasterios de Suso y Yuso, en San Millán de la Cogolla; o el monasterio cisterciense de Cañas; todos ellos lugares de suma importancia en el entorno cercano, a los que se accede desde Nájera con gran facilidad.

A pesar de todo este patrimonio turístico, el viajero que se acerca por estas tierras, apenas pernocta en Nájera por su escasa oferta hotelera. La posibilidad de transformar el espacio actualmente en desuso del monasterio de Santa María la Real en parador de turismo atraería a un tipo de visitante, provocando un empuje a la precaria economía de esta pequeña ciudad, con una alta tasa de paro, de casi un 12 % el pasado octubre.

Nos parece importante hacer unas consideraciones sobre la posible utilización de un importante patrimonio público, histórico y cultural, para convertirlo en un proyecto de negocio. En primer lugar, debería asegurarse que, de convertirse en parador nacional, eso fuera de la mano de un compromiso de no externalización, es decir, que la gestión sea 100 % pública y con garantías de generación de empleo de calidad y de compromiso social y cultural. En segundo lugar, habrían de acotarse claramente las infraestructuras que se convertirían en parador, de forma que aquellos espacios de especial importancia patrimonial sigan estando abiertos a la ciudadanía en general, local y visitante, y gestionado también por organismos públicos, sin caer en las tentaciones de privatización.

Entendemos, asimismo, que para acometer una reforma y cambio de uso, debería contarse con agentes locales con capacidad de participación en las tomas de decisiones. En este punto, nos parece

sumamente relevante que se cuente con la implicación de la Escuela de Patrimonio Histórico de Nájera, dependiente del Instituto de Patrimonio Cultural de España.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Guardingo.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Martínez-Aldama.

El señor MARTÍNEZ-ALDAMA SÁENZ: Muchísimas gracias, señor presidente.

Señorías, ciertamente, este monasterio, Santa María la Real de Nájera, es una joya patrimonial de Nájera, de La Rioja —mi comunidad autónoma— y de España. Y, digo de España, porque la titularidad del complejo corresponde actualmente al Estado, y está adscrito al Ministerio de Cultura.

Señora Mendiola, los socialistas riojanos y españoles vamos a votar sí a esta moción. No vamos a votar no. Se equivoca. No vamos a caer en su trampa y vamos a votar sí al estudio de viabilidad de un posible parador nacional en Santa María la Real. Vamos a votar que sí. Pero, permítame que le diga, que esta moción es un claro ejemplo de política mediocre, populista y demagógica. Y yo le pediría que se elevase, que hiciera política de altura, que hiciera algo de fundamento por su ciudad, por su tierra, que es también la mía. Porque en catorce años que lleva usted en esta casa, realmente, su bagaje político es más bien escaso. Decimos sí a esta moción, pero decimos no a la falta de respeto que supone esta moción.

Señora Mendiola, usted va por libre; no ha consultado con ninguno de los posibles afectados por el contenido de esta moción. Se lo voy a explicar a sus señorías para que lo entiendan. Santa María la Real es la sede del patronato que lleva su nombre, y la pregunta es: ¿ha hablado usted con los patronos que tienen aquí su sede para conocer cuál es su opinión? Se lo digo yo: no. No ha hablado, y esto es una falta de respeto. ¿Ha hablado con las tres diputaciones forales vascas que son miembros del patronato de Santa María la Real? No, no ha hablado. ¿Ha hablado con el Gobierno de Navarra, que también lo es? Tampoco ha hablado. ¿Y con el Gobierno de España, que lo es a través de la Escuela de Patrimonio? Ni una palabra. ¿Y con su alcalde, con el alcalde de Nájera, su ciudad? Tampoco; ninguna información. Es más, cómo será la cosa, señorías, que por no hablar, usted no ha hablado ni con el presidente del Gobierno de La Rioja, señor Ceniceros, que es también presidente del Partido Popular y miembro de este patronato. Y digo que no ha hablado con él porque si lo hubiera hecho le habría contado que, tras la salida de los franciscanos de este monasterio, Ceniceros propuso en el patronato que se buscara una nueva orden religiosa para ocupar el monasterio. Por eso le decía que esta moción es una falta de respeto hacia todos los interlocutores citados, a los que usted no les ha consultado ni pedido su opinión. Usted ha ido como un verso libre, sin consultar con nadie.

Una última reflexión y una última pregunta. Es verdad que los franciscanos ya no están en el monasterio; es también verdad que anunciaron que se irían hace dos años, y la pregunta es: ¿por qué no se presentó esta moción entonces, cuando se supo que se marchaban del monasterio? ¡Ah, claro es que entonces gobernaba el Partido Popular y era mejor no importunar al señor Rajoy!

Lo dicho, señora Mendiola, vamos a votar sí, pero esto es un ejemplo de una política mediocre, populista y demagógica.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Martínez-Aldama.

Para finalizar el debate, tiene la palabra la señora Mendiola.

La señora MENDIOLA OLARTE: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero dar las gracias al señor Guardingo por su posición, sobre todo me ha hecho muchísima ilusión ver cómo se ha estudiado toda mi zona y todo mi municipio; se lo agradezco enormemente.

También agradezco que el Grupo Socialista venga hoy aquí a decir que sí, porque será la primera vez que el señor Martínez-Aldama hable del monasterio de Santa María la Real y, desde luego, defienda los intereses de La Rioja y de los najerinos.

La verdad es que escuchándole, señor Martínez-Aldama, me daba una tristeza tremenda, y entendía algo: por primera vez entendía que usted se haya presentado tres veces a las elecciones en la Comunidad Autónoma de La Rioja y las tres veces los riojanos lo hayan mandado a su casa. No defiende nunca los intereses de nada.

Decir que esto es demagógico es alucinante. ¿Está usted de acuerdo o no está usted de acuerdo en que haya que poner un parador en Nájera? ¿Está o no está de acuerdo? Eso es lo fundamental. Todo lo demás, como decir que yo vengo aquí como un verso libre, mire usted, no. Yo soy najerina, conozco muy bien mi municipio y vengo aquí a defender los intereses de mis vecinos. Porque hasta ahora todo lo que se ha hecho en ese monasterio hay que agradecerlo al Partido Popular, y usted lo sabe.

Pero voy a ir por partes. Me decía que soy un verso libre, que he venido aquí sin consultar con nadie. Pues, mire usted, con el único que no he consultado ha sido con el alcalde socialista de Nájera, porque probablemente, si lo hubiera consultado, me habría dicho que ni lo presentara.

Dice que yo no he hablado con el patronato. Usted es el que no ha debido de hablar con el patronato ni debe conocer al secretario del patronato, porque con el secretario del patronato he hablado, y he hablado con muchísima gente.

Dice también que el presidente Ceniceros se comprometió a que allí hubiera una orden religiosa. Mire usted, la orden religiosa cabe perfectamente en ese monasterio. ¿O es que usted no conoce el monasterio de Santa María la Real? ¿Es que no conoce sus dimensiones y la capacidad que tiene para todo?

La verdad es que es incomprensible todo lo que usted ha dicho aquí esta tarde, aunque agradezco que vayan a votar que sí. Pero tenga usted una cosa en cuenta: voy a estar muy pendiente de que el Gobierno de España ejecute la moción que hoy se va a aprobar en esta casa y, desde luego, sepa que no voy a cejar nunca en defender los intereses de Nájera y los de La Rioja.

Quiero recordarle la tristeza que nos provocaba a todos los najerinos el hecho de que —y usted lo sabe muy bien— durante los gobiernos del PSOE, en concreto, hasta el año 1996 —por si no se acuerda, se lo voy a recordar—, los tejados de Santa María estuvieran llenos de plásticos para tapar los agujeros y uralitas para evitar las goteras que caían en todas las capillas y en todas las dependencias del monasterio. Tuvo que venir un Gobierno del Partido Popular, en el año 1996, y un presidente de la comunidad autónoma, al que usted no le ganó nunca las elecciones, para que ese monasterio hoy esté en todo su esplendor. Se ha rehabilitado y se ha conseguido tener un monasterio fabuloso y fantástico, y con La Rioja Tierra Abierta, que usted sabe que fue una locomotora turística muy importante para esta comunidad de La Rioja. Y no quiero olvidarme de que los vascos y los navarros contribuyeron igualmente a que ese edificio tan emblemático del camino de Santiago esté hoy como está.

Quiero recordarle también una reivindicación de los najerinos, de la que nunca jamás le oí decir nada, la Escuela de Patrimonio, que la construyó el Gobierno de Aznar en el año 2002, y que durante los ocho años de Zapatero permaneció cerrada, con una reivindicación, todos los días, de esta senadora y de todo el municipio de Nájera. Tuvo que venir Mariano Rajoy para que esa Escuela de Patrimonio hoy esté funcionando y sea un referente cultural importantísimo.

Y volviendo a la moción, como lo que quiero es que en mi municipio haya un parador nacional, espero que el Gobierno socialista tenga la sensibilidad que tiene que tener y, desde luego, agradezco el apoyo a esta moción. Espero que un día todos nosotros veamos en Santa María la Real de Nájera un parador nacional y podamos disfrutar de él.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias, señora Mendiola.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL ESTABLECIMIENTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE AYUDA A LA INDUSTRIA EN EL MARCO DE LA FUTURA LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000993)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos ya a la votación de las mociones, que habíamos quedado en que se votarían entre las dieciocho y las dieciocho horas y quince minutos y, efectivamente, vamos a cumplirlo.

Votamos la moción del Grupo Parlamentario Socialista, concretamente su autoenmienda, ya que es una enmienda de sustitución que presentaron a su moción, relativa al establecimiento de políticas públicas de ayuda a la industria en el marco de la Ley de transición energética.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Se aprueba por unanimidad.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR EL EVENTO DE LA SALIDA DESDE LA CIUDAD DE ALICANTE/ALACANT DE LA VUELTA AL MUNDO A VELA «ALICANTE 2021» (VOLVO OCEAN RACE). *(Votación)*.
(Núm. exp. 661/001054)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Votamos, a continuación, la segunda moción, del Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a impulsar el evento de la salida desde la ciudad de Alicante de la vuelta al mundo a vela (Volvo Ocean Race), Alicante 2021.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Se aprueba por unanimidad.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REALIZAR UN ESTUDIO DE VIABILIDAD SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE UN PARADOR DE TURISMO EN EL MONASTERIO DE SANTA MARÍA LA REAL DE NÁJERA (LA RIOJA). *(Votación)*.
(Núm. exp. 661/001252)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Votamos ya, por último, la moción del Grupo Parlamentario Popular sobre el establecimiento de un parador de turismo en el Monasterio de Santa María la Real de Nájera, en La Rioja.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Se aprueba por unanimidad.
Lo decía el otro día: se nota el espíritu navideño. *(Risas)*.
Señorías, gracias. Se levanta la sesión.

Eran las dieciocho horas y quince minutos.