

# "La subida de los precios siderúrgicos es de urgente necesidad"

★ "A corto plazo, el sector siderúrgico obtendrá pedidos para alcanzar el 60% de la capacidad productiva"

★ "No creo que haya que hacer un ente petrolero"

MADRID. (Colpisa).—Algo más de una hora con el presidente del INI es una experiencia que no se puede olvidar fácilmente. Las entradas y salidas y el bombardeo telefónico acrobático continuamente el despacho de José Miguel de la Rica Basagoiti.

La cantidad de problemas que se le presentan son de tal envergadura que en algún momento nos comentó jocosamente: «Aquí no hay quien se aclare». Y verdaderamente ser el responsable directo de 70 empresas y de otras 214 en las que el INI participa indirectamente, no es ninguna «pera en dulce».

«Lo que ocurre —nos comenta— es que el INI, por encargo del Gobierno, se ha quedado con muchas empresas en quiebra, además el Instituto se encuentra metido en todas las empresas de la industria básica, que son las que hoy tienen pérdidas en todo el mundo y para colmo en la mayoría de sus empresas existe un pésimo estructura financiera que supone unos gastos financieros enormes».

Pero el presidente del INI, a pesar de permanecer horas interminables detrás de la mesa de su despacho, dice que «no trabaja mucho...» y se muestra optimista respecto al futuro del monstruo estatal.

Intentamos dar un pequeño recorrido a los temas más candentes de la actualidad. No hay tiempo para tocarlos todos...

## Sector siderúrgico

—La situación en la planta de Sagunto es grave. ¿Por qué el INI no ha desembolsado todavía el capital de 4.000 millones previsto?

—No ha podido hacerse efectivo todavía por la tramitación de los créditos extraordinarios. Hemos acordado una prórroga de plazo y por supuesto el Instituto está comprometido, y nosotros haremos lo posible por cumplir, a hacerse cargo de Altos Hornos del Mediterráneo con el 100 por cien de capital en el plazo previsto, es decir, el 28 de febrero del próximo año.

Desde el punto de vista industrial, a mí me parece que el problema de AHM es muy grave. Habla un ambicioso plan de inversiones que, como consecuencia de la crisis siderúrgica, ha tenido que ser paralizado totalmente, produciéndose un gran desequilibrio en la estructura productiva de la sociedad y unos elevados costes de capital.

1—¿Se integrará o no AHM en Ensidesa...?

—Se ha decidido que no se va a integrar. Lo que se va a hacer son unos planes de coordinación entre ambas.

—El nuevo tren de laminación, dónde se instalará, ¿en Sagunto o en Avilés...?

—Es un tema conflictivo porque tanto asturianos como valencianos lo piden. De momento, lo que le puedo asegurar es que se está estudiando el cuándo y el dónde, sin olvidar el cómo, es decir, sus fuentes de financiación.

—¿Qué opina de la subida de precios siderúrgicos?

—Como responsable del Instituto y en consecuencia como responsable de Ensidesa, creo que el aumento es inevitable. Si queremos que la siderurgia tenga una mínima rentabilidad, hace falta subir los precios. O sea, que yo soy totalmente partidario de esta subida.

—Se ha hablado de alguna cuantía...

—Se ha hablado del 5 por ciento y creo que sería una medida a tomar urgentemente.

## Sector naval

—En el sector naval parece

que no se soluciona la crisis; a pesar de que en los pactos de la Castellana se decidía reducir la capacidad de producción en un 40 por ciento, existen factorías donde no hay trabajo ni para el 30 por ciento de la plantilla...

—Ha habido, evidentemente, un retraso en las medidas de apoyo a la demanda puesto que los pedidos necesarios para poder llenar esa capacidad productiva del 60 por ciento, han tardado en llegar.

Astilleros Españoles tiene sus factorías más importantes en Puerto Real, en Sevilla y en el norte de la Península. Ahora el problema consiste en repartir los pedidos, que son muy pocos. Desde el punto de vista del INI vamos a hacer un esfuerzo considerable en Elcano, que contratará algunos barcos para 1979. También pensamos que Butano pueda encargarse un «butanero». Asimismo está previsto que Elcano encargue un «bulk-carrier» a Astano y una plataforma semisumergible destinada a las prospecciones petrolíferas de Hispanoil y de Niepsa.

Respecto a Cádiz estamos pendientes del pedido de Polonia, que es un portacontenedores que a su vez daría trabajo a la industria auxiliar constructora de contenedores, por lo menos durante año y medio.

—Entonces, ¿cómo se vislumbra el futuro?

—Tanto la presidencia como la dirección de Astilleros Españoles y de Astano, se encuentra trabajando activamente a un nivel comercial, para contratar nuevos pedidos. Lo que ocurre es que somos muchísimos más caros que toda la competencia internacional. Algunos países extranjeros están ayudando de una manera astronómica a sus astilleros, con subvenciones del 40 por ciento, del 30 por ciento, del 25 por ciento sobre los precios de venta, y nosotros no disponemos de la capacidad necesaria para conceder esas ayudas.

Yo soy optimista en el sentido de que dentro de la crisis tan aguda que existe, la capacidad planeada se puede llenar en un plazo más o menos corto, de forma que el llamado «plan de la Castellana» se vea cumplido con un desempleo, como se

## Crónica de JORGE MARURI

pensaba del 40 por ciento de la plantilla. Pero evidentemente hay un problema grave y agudo que afecta a todo el sector.

### Sector del automóvil

—Seat: Se habla de su crisis, de la inversión de 50.000 millones de pesetas. ¿Quién va a invertir esa cantidad?

—El Instituto tiene en estos momentos una postura diferente a la de hace unos meses. La Seat se encuentra en una situación muy crítica con pérdidas importantes, y lo esencial no es vender las acciones o quedarnos sin acceder a las ampliaciones de capital que hagan falta, sino hacer un plan de reestructuración de Seat, para que salga de la crisis y se prepare para entrar en el Mercado Común.

—¿En qué punto se encuentran las negociaciones Fiat-Seat?

—Las cifras del reparto no están perfectamente decididas y por lo tanto no existe una negociación con Fiat, sino una idea por parte de Seat y de los accionistas importantes, de que el plan de reestructuración se lleve a cabo. Por encima de todo se pretende mantener los 32.000 puestos de trabajo y con este plan que supone la reducción de la producción a tres modelos solamente, no sólo se mantienen los 32.000 puestos de trabajo, sino que al final de los cuatro años se prevé un aumento de plantilla.

—Alejado, entonces, el tema de la absorción de Seat por Fiat...

—Creo que la Fiat tomará la mayoría de Seat, pero no a base de que el INI se retire, sino de los otros accionistas privados.

—Aproximadamente, ¿cómo quedará distribuido el capital?

—Ahora el INI tiene el 34 por ciento, Fiat el 36 por ciento y los accionistas privados, que son la mayoría de los bancos, el resto. Probablemente Fiat se quedará con el 51 por ciento, nosotros seguiremos con el 34 por ciento y los privados con un 15 por ciento.

—Ford: No está decidido todavía que se vayan a invertir en España los 400 millones de dólares. Parece que la multinacional americana pretende que el Gobierno liberalice las condiciones que existieron al principio para su instalación en España...

—Aunque Ford no depende del INI, si es cierto que los americanos están pidiendo un cambio de legislación para esa inversión que se dice... si se instalan, porque el Gobierno decide cambiar la legislación vigente, habría una mayor competencia, lo cual no beneficiaría a Seat, pero esto es algo que si no ocurre ahora sucederá cuando España entre en el Mercado Común, por tanto es un hecho que hay que admitirlo desde el punto de vista del INI y desde Seat.

—Enasa: Su instalación en Venezuela ¿podría sacarle definitivamente de la crisis?

—No, el sector del vehículo industrial, sobre todo el pesado, está en depresión en toda Europa. La inversión en Venezuela favorecerá la exportación de los motores y piezas a la planta de ensamblaje que está montada en Cumana.

### Sector minero

—Una de las políticas del INI consiste en la búsqueda y explotación de fuentes de energía propias. Entre ellas se encuentra la del carbón. Sin embargo Hunosa es una de las empresas más deficitarias y con uno de los menores índices de productividad...

—Creo que la minería del carbón es deficitaria en todos los países del mundo. Es una fuente energética importante que además proporciona muchos puestos de trabajo, y por eso todos los Gobiernos lo mantienen. Lo que pasa es que el sistema de subvención europeo a la minería del carbón es diferente del que existe en España. A mi juicio para empezar a hablar de mejora de la productividad habrá que hablar antes de la subvención por tonelada extraída de carbón, en vez de por pérdidas de la empresa, y así podríamos después exigir más en la gestión y mejorar la productividad del conjunto de la empresa.

—¿Y el absentismo laboral?

—Es un problema muy importante en Hunosa y uno de los causantes de las pérdidas de la empresa. Es una realidad que en el sector minero existe un índice de enfermedad superior al resto de los sectores. Así que parto de la base de que hay una causa y un hecho que implica que la minería del carbón tenga un absentismo real, pero hay que luchar para que no se abuse de estas condiciones y ésta es una labor conjunta entre el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, los comités de empresa y la propia dirección. También pienso que se podría fomentar en cierto sentido la prima de asistencia al trabajo.

### Sector energético

—¿Qué opinión le merece el plan energético?

—Es urgente su aprobación, ya que esta espera acarrea un retraso en la producción de energía eléctrica que podría dar lugar a restricciones, ya que pienso que la demanda va a subir en los próximos años. Además es urgente porque las empresas de bienes de equipo del país necesitan conocerlo cuanto antes.

—Desde algunos sectores se opina que es pesimista...

—Yo no creo que sea pesimista, sino que parte de la base de unos consumos de energía eléctrica calculados



en un momento de depresión.

—¿Qué pasa con el ente petrolero?

—Que yo sepa no hay nada del ente petrolero. Creo que está muy diversificado el campo del petróleo, además de existir el sector privado, dentro del sector público hay unas empresas que dependen del Ministerio de Hacienda y otras que son las más importantes, están en el INI.

Yo no creo que haya que hacer un ente petrolero, sino que todas las actividades públicas del sector del petróleo, excepto campsa, debían de ser integradas en el INI.

—¿Qué pasará con el monopolio de Campsa, cuando España entre en el Mercado Común?

—La Sociedad Campsa tiene dos facetas: una, la administración del monopolio y distribución y otra de sus inversiones en Butano, Petronor y otras sociedades, y en este último sentido no le afectará la entrada en el Mercado Común. Si se verá afectada en lo que respecta a la administración del monopolio. Esta es una baza que se puede jugar dentro de la negociación de la Comunidad.

—Una privatización del sector o una pluralidad de marcas en competencia con los monstruos petroleros europeos, ¿perjudicaría a las empresas del INI?

—No, porque nos estamos diversificando en la petroquímica y porque desde el punto de vista del refino las plantas de Enpetrol son competitivas a nivel internacional.

### Desarrollo regional

—El INI tiene cuatro empresas de desarrollo regional, Sodiga en Galicia, Sodiex en Extremadura, Sodian en Andalucía y Sovican en Canarias. ¿Son efectivas estas empresas?

—Estas empresas fueron creadas hace algo más de un año y tienen una mala imagen no merecida. Han tenido un momento difícil al principio, pero hoy prácticamente en un año de existencia tienen una participación media en 15 sociedades.

Hablamos del estatuto de la empresa pública y de su retraso. José Miguel de la Rica nos dice que es un asunto muy polémico. «De cualquier manera —nos indica— la aprobación por parte del Gobierno y el envío de las Cortes será sin duda ninguna antes de fin de año». No existe en ningún país del mundo, según nos indica, ningún estatuto de la empresa pública.

Hablamos de la polémica que existió dentro del INI sobre si los cargos de responsabilidades debían de ser para políticos o para profesionales.

—Pero ¿están saliendo realmente los antiguos cargos políticos?

—Yo diría que sí. Vamos en este tema lentamente siguiendo una línea de renovación de Consejos, de presidentes y de directivos de las empresas.

—¿Qué política existe para un futuro próximo?

—Existen un plan cuatrienal para cada empresa e intentamos reducir las pérdidas a través de la diversificación, de la mejora de la estructura financiera, de la mejor educación comercial, con una mayor exigencia en la inversión, y creo que al final de los cuatro años los resultados serán positivos. De hecho hay ejemplos que empresas en las que hemos salido de la crisis.

—¿Dejará entonces de estar el INI en la lista negra europea...?

—Tan negra no debe ser la lista, porque todos los bancos internacionales están concediendo al INI y a sus empresas créditos en unas condiciones muy favorables, lo cual quiere decir que tampoco hemos de tener tan mala prensa en el mundo.

JORGE MARURI

## ANUNCIO

Convocado para el próximo día 6 de diciembre, el referéndum constitucional, la Banca de la plaza, al objeto de dar facilidades al personal para sus desplazamientos, hará horario de caja para el público de 9 a 12 horas de la mañana.

Bilbao, a 4 de diciembre de 1978.

BANCO DE BILBAO, COMERCIO, VIZCAYA, HISPANO AMERICANO, GUIPUZCOANO, CENTRAL, POPULAR ESPAÑOL, ESPAÑOL DE CREDITO, RURAL Y MEDITERRANEO, SANTANDER, EXTERIOR DE ESPAÑA, ATLANTICO, CREDIT LYONNAIS, HERRERO, LOPEZ QUESADA, VALLADOLID, PENINSULAR, MAS SARDA, ZARAGOZANO, PASTOR, NAVARRA, BANKUNION, INDUSTRIAL DEL SUR, INDUSTRIAL DE CATALUÑA, GRANADA, URQUIJO, OCCIDENTAL, INDUSTRIAL DE BILBAO, INDUSTRIAL DE MEDITERRANEO, MADRID, COMERCIAL ESPAÑOL, GREDOS, CATALANA, LEVANTE, EXPANSION INDUSTRIAL y NORTE.