

C O R T E S

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISION DE ECONOMIA Y HACIENDA

Sesión número 8

PRESIDENTE DE LA COMISION: Don Jaime García Añoveros

Sesión celebrada el lunes, 17 de octubre de 1977

S U M A R I O

Se abre la sesión a las cinco y diez minutos de la tarde.

El señor Presidente informa sobre el orden del día de que se va a ocupar la Comisión y de la forma en que habrán de desarrollarse los debates.

Se entra en el primer punto: Suplemento de crédito de 4.295.758.648 pesetas, al Ministerio de Industria, para cubrir las pérdidas acumuladas hasta el 31 de diciembre de 1976, de la Empresa HUNOSA, del Instituto Nacional de Industria.

El señor Presidente concede la palabra al Presidente de HUNOSA, señor Fernández Felgueroso, para que informe a la Comisión en relación con este suplemento de crédito.—Así lo hace el señor Fernández Felgueroso.

El señor Presidente suspende la sesión para

que los Grupos Parlamentarios presenten por escrito las preguntas que estimen convenientes en relación con este tema, preguntas que, en unión de la Mesa y de la Ponencia, serán objeto de la oportuna selección.

Se reanuda la sesión.—El señor Presidente da cuenta de las preguntas que han sido presentadas por los Grupos Parlamentarios Socialista, Unión de Centro Democrático y Alianza Popular.—Seguidamente, el señor Presidente de HUNOSA (Fernández Felgueroso) contesta a cada una de las preguntas que le han sido formuladas en relación con este suplemento de crédito.

Se pasa al segundo punto: Dos créditos extraordinarios, por un importe de 12.149.939.466 pesetas, al Ministerio de Obras Públicas, para subvencionar el presupuesto de explotación y para amortización financiera de RENFE de 1976.

El señor Presidente concede la palabra al Presidente de la RENFE, señor Alvarez Fidalgo, para que informe a la Comisión sobre los motivos que determinaron la solicitud de estos créditos. — Así lo hace el señor Alvarez Fidalgo.

El señor Presidente suspende la sesión para la recepción de las preguntas que por escrito quieran formular los representantes de los Grupos Parlamentarios.

Se reanuda la sesión. — El señor Presidente concede la palabra al Presidente de la RENFE, señor Alvarez Fidalgo, quien contesta a las preguntas que le han formulado los diferentes Grupos Parlamentarios sobre los créditos de que se trata.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

Tercero y último punto: Crédito extraordinario de 2.205.149.580 pesetas, al Ministerio de Comercio, para abono a la Compañía Transmediterránea, S. A., de las subvenciones a las líneas de comunicaciones rápidas y regulares de soberanía, correspondientes a los tres últimos trimestres del año actual.

El señor Presidente concede la palabra al Subsecretario de la Marina Mercante, señor Barreda, para que informe a la Comisión sobre las razones que han llevado a solicitar este crédito extraordinario. — Así lo hace el señor Barreda.

Seguidamente, el señor Presidente suspende unos minutos la sesión para la recepción de las preguntas que sobre el tema quieran formular los diferentes Grupos Parlamentarios.

Se reanuda la sesión. — En relación con las preguntas formuladas en primer lugar por el Grupo Socialista, el señor Presidente concede la palabra al Delegado del Estado en la Compañía Transmediterránea, S. A., señor Aymerich, quien pasa a dar las contestaciones oportunas.—Observaciones del señor Solana Madariaga, que son aclaradas por el señor Aymerich y por el señor Barreda. — El señor Moreno Díez solicita algunas aclaraciones, que le son dadas por el señor Barreda.—Lo mismo hace con relación a otra aclaración que solicita el señor Barón Crespo.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión. — El señor Presidente pone a debate en primer lugar el crédito referente a la RENFE.—Intervienen los señores Sánchez Blanco y Echevarría Gangoiti.—Hecha la oportuna pregunta por el señor Presidente, el proyecto de ley fue aprobado por unanimidad.

Seguidamente, el señor Presidente pone a debate el segundo proyecto de ley relativo al suplemento de crédito con destino a HUNOSA. — Intervienen los señores Rodríguez-Miranda Gómez y Barón Crespo. — Puesto a votación, fue aprobado por unanimidad.

Por último, el señor Presidente somete a debate el crédito relativo a la Compañía Transmediterránea, S. A.—Intervienen los señores Solana Madariaga y Echevarría Gangoiti.—Efectuada la votación, fue aprobado por seis votos a favor y ninguno en contra, con 10 abstenciones.

El señor Presidente, al dar por terminados los trabajos de la Comisión, anuncia la disolución de la misma por haber dado cima a las tareas que se le habían encomendado, y después de dedicar palabras de elogio a todos los componentes de la Comisión y de agradecimiento por la colaboración prestada, levanta la sesión.

Se levanta la sesión a las nueve y cincuenta y cinco minutos de la noche.

Se abre la sesión a las cinco y diez minutos de la tarde.

El señor PRESIDENTE: Señoras y señores Diputados, se abre la sesión.

En el orden del día de esta Comisión de Economía y Hacienda tenemos tres proyectos de ley sobre créditos extraordinarios y suplementos de crédito: uno, referente al déficit de HUNOSA para el año 1976; otro, para el déficit de RENFE de 1976; y una subvención del Estado para la Compañía Transmediterránea, correspondiente a los tres últimos trimestres del año 1977.

Como ya saben los miembros de la Comisión, se acordó en su momento que fueran invitados a la reunión de la Comisión el Presidente de HUNOSA, el Presidente de RENFE

y el Subsecretario de la Marina Mercante, acompañados de las personas que estimaran conveniente, para informar sobre la razón de ser de los créditos extraordinarios, o suplementos en su caso, y sobre algunos aspectos de las entidades afectadas.

Según se acordó en la Junta de Portavoces de la Comisión, el procedimiento de la información será el siguiente: durante un tiempo indicativo máximo, a ser posible de media hora, la persona informante lo hará sobre los datos que estime oportuno. A continuación se suspenderá durante cinco minutos la sesión para que por los Grupos Parlamentarios se presenten hasta tres preguntas por Grupo, por escrito, que la Ponencia seleccionará después por si acaso hubiese alguna pregunta improcedente, y durante un periodo de media hora también la persona que haya informado previamente podrá contestar al final de las tres informaciones. Entonces se procederá al debate de los tres proyectos de ley, y a la aprobación o no, en su caso.

SUPLEMENTO DE CREDITO DE PESETAS 4.295.758.648 AL MINISTERIO DE INDUSTRIA PARA CUBRIR LAS PERDIDAS ACUMULADAS HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1976, DE LA EMPRESA HUNOSA, DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA

El señor PRESIDENTE: Está con nosotros, y sean mis primeras palabras de bienvenida, el señor Fernández Felgueroso, Presidente de HUNOSA, que ya informó en su día a la Ponencia, y consciente de esto la Ponencia estimó que sería conveniente informara a los demás miembros de la Comisión.

Tiene la palabra el señor Fernández Felgueroso.

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Fernández Felgueroso): Señor Presidente, señores Parlamentarios, constituye un honor y una satisfacción para mí poder presentarme ante ustedes, con motivo del crédito extraordinario que tenemos solicitado y poder así exponerles la problemática de una Empresa que, como HUNOSA, es importante

para el país, y ello no sólo en función de los 24.000 empleados, sino, también, de lo que significa por su aportación al balance energético.

Quisiera aprovechar estos treinta minutos que me concede la Presidencia, no solamente para justificar la necesidad y corrección de nuestra petición de un crédito suplementario, sino, también, para hacer muy brevemente una descripción histórica de la Empresa y, lo que es más importante, cómo ve esta Presidencia su proyección hacia el futuro.

HUNOSA tuvo su origen en el año 1967, como consecuencia de la fusión de ocho empresas productoras de carbón y, en un principio, si bien la participación del Estado era mayoritaria, a través del Instituto Nacional de Industria, dichas empresas mantuvieron una pequeña participación de capital.

Entre los años 1967 y 1970 se fueron sucediendo una serie de integraciones de empresas hasta alcanzar un total de 18, y cuyo proceso culminó el 1 de enero de 1970.

En esquema, el condicionado bajo el que inició HUNOSA su actividad puede resumirse en los siguientes puntos:

Un activo envejecido y, en gran parte, obsoleto, cuya renovación fue necesario plantearse con carácter inmediato.

Una falta de preparación en relación a las posibilidades de producción, como consecuencia de la desinversión producida en los últimos años.

Una plantilla sobresaturada con personal de avanzada edad y capacidad disminuida y con notable desproporción entre las plantillas de interior y exterior.

Minas marginales agotadas que hubo que cerrar, absorbiendo sus plantillas en las minas restantes.

Una gran heterogeneidad tanto en equipos, sistemas de explotación, retribuciones, categoría, política laboral, etc.

Conviene señalar que las empresas integradas en HUNOSA aportaron exclusivamente su acervo minero, no aportando, ni siquiera, aquellas otras actividades relacionadas, aguas arriba o aguas abajo, con la explotación del carbón.

En el Consejo de Ministros del 26 de junio

de 1970 se acordó que, dando por finalizado el período de integración, HUNOSA debería presentar a la aprobación de la Administración un proyecto definitivo en el cual se concretasen los aspectos técnicos, económicos y sociales y el condicionamiento previsto para la realización del mismo.

En ese mismo decreto se establecía la reducción del capital social para compensar las pérdidas habidas hasta el 31 de julio de dicho año, creando un nuevo capital social (100 por cien en manos del INI) y arbitrando, al mismo tiempo, la fórmula que permitiera subvencionar las pérdidas sufridas por HUNOSA en cada ejercicio.

Una vez presentado el plan de reestructuración solicitado por la Administración, éste se puso en marcha a finales de 1971, si bien en él se establecía la necesidad de su revisión al cabo de los tres años, y ello con objeto de acomodar el mismo a las circunstancias económicas y energéticas del país. Los resultados de los años 1971 a 1974 fueron los siguientes en cuanto a producción y en cuanto a pérdidas:

La producción pasó, de 4,18 millones de toneladas en 1971, a 4,3 millones en 1974, con un máximo de 4,6 en 1972 y un mínimo de 3,8 en 1973. Las pérdidas pasaron de 2.502 a 3.831, 4.450 y 4.490 millones de pesetas respectivamente en los años aludidos.

La premisa anteriormente citada, revisión del Plan después de tres años, así como la crisis energética desencadenada en el año 1974 y el establecimiento de la acción concertada para la minería del carbón, hicieron que HUNOSA presentara esta segunda fase de su plan de reestructuración, acomodándolo a las directrices de la citada acción concertada y en la que se preveían unos determinados aumentos de producción y productividad a alcanzar en el año 1979. Los resultados de los años 1975 y 1976, en los mismos términos que habíamos hablado antes, fueron los siguientes:

En 1975, una producción de 4.190 millones de toneladas y unas pérdidas de 6.479 millones de pesetas; en 1976, una producción de 3.483 millones de toneladas y unas pérdidas de 8.259 millones de pesetas.

Es de destacar la influencia que en el año

1975 tiene la nueva Ordenanza Laboral sobre la Minería del Carbón que, al reducir la jornada laboral y aumentar los días de vacaciones, disminuye en 18 los días laborables anuales, fijando en 1820 el número de horas/año del personal que trabaja en el interior, cifra inferior a la correspondiente en todos los países de Europa.

Ante esta situación, incremento progresivo de las pérdidas y deterioro de los resultados, el Instituto Nacional de Industria, bajo cuyo control se realiza la gestión de HUNOSA, decide en septiembre de 1976 una reestructuración de su Dirección y la revisión de su política de futuro.

Sin embargo, antes de exponerles a ustedes cuál es esta nueva política que estamos aplicando en HUNOSA y cuáles son las perspectivas del futuro de esta Empresa, conviene hacer un análisis o, por lo menos, echar una mirada a cómo está la industria minera, la industria carbonífera en el resto del mundo. En este aspecto, habría que diferenciar dos fases totalmente distintas, separadas por la crisis energética de 1974, desencadenada por la guerra del Kipur. Antes de la crisis, nos encontramos con lo que pudiéramos llamar dos bloques de países: por un lado, países occidentales como Estados Unidos, Canadá, Australia, Sudáfrica, etc., que estaban incrementando de forma relativamente importante sus producciones de carbón. Esta misma política era aplicada por todos los países de economía planificada, es decir, por todo el este de Europa y por la República de China. Por el contrario, los países de la Comunidad Económica Europea bajaron su producción e, incluso en algunos, se llegó, tal es el caso de Holanda, al cierre total de sus minas de carbón.

Sin embargo, después del año 1974, en la segunda fase a que antes hacía alusión, la política energética de todos los países productores de carbón ha cambiado radicalmente, sobre todo en aquellos en que esta política era restrictiva. Así tenemos el caso de Estados Unidos, donde se piensa duplicar la producción de carbón para el año 1980 e, incluso, el caso de la CECA donde han reconsiderado su postura y ahora en vez de disminuir sus producciones pretenden incrementarlas donde es

posible, por la calidad y magnitud de sus yacimientos. Es además significativo que todos los países de la CECA que antes habían tenido una política restrictiva estén realizando en estos momentos inversiones financieras importantes en la industria carbonera de otros países. Tenemos el caso de Francia, donde Charbonnages de France ha tomado recientemente participaciones en Estados Unidos y Australia, o el de Alemania, Bélgica y Holanda, y el mucho más llamativo del Japón, donde tienen unas inversiones financieras en casi todos los países productores de carbón del mundo, al objeto de conseguir una garantía de suministro y una diversificación del riesgo de este suministro en el futuro.

En cuanto a los países de Europa occidental, cabe decir que, prácticamente, en todos los países de la CECA, salvo el caso específico de las minas del Sarre, la minería del carbón está al 100 por cien nacionalizada y en todos los casos esta minería es deficitaria, aun a pesar de poseer unos yacimientos geológicamente mejores que los nuestros y susceptibles, además, de una mecanización que, dadas las características de nuestras capas, no es factible aplicar en nuestro caso.

En el año 1976, la subvención media por tonelada de carbón extraída en los pozos de la CECA alcanzó la cifra de 1.647 pesetas por tonelada y ello a pesar de que en dicho año las explotaciones inglesas de la National Coal Board sólo tuvieron una subvención de alrededor de 95 pesetas por tonelada para una producción de 118 millones de toneladas. En cambio, tenemos el caso cercano y próximo de Francia que, con una producción de 23,4 millones de toneladas, ha obtenido unas ayudas directas de 1.714 pesetas/tonelada y unas indirectas cercanas a las 3.700 pesetas/tonelada o, lo que es lo mismo, una subvención o ayudas en todos los conceptos del orden de 5.400 pesetas en tonelada. Cabe en este momento recordar que las pérdidas por tonelada de HUNOSA en el año 1976 alcanzaron la cifra de 2.370 pesetas y las pérdidas previstas para este año se cifran en 2.250 pesetas/tonelada, es decir, con una disminución del 5 por ciento aún a pesetas variables y un 25 por ciento si consideramos pesetas del año 1976.

En todos los países del mundo carbonero,

hoy en día, no solamente se aplica esta nueva política de incremento de las producciones propias y de garantía de abastecimiento con producciones ajenas, sino que se están haciendo importantes inversiones en lo que se refiere a la utilización del carbón. Fundamentalmente, las investigaciones van en tres caminos: la gasificación del carbón, la licuefacción del carbón y la utilización del carbón en el lecho fluido en centrales térmicas. Estas investigaciones son muy importantes, van a marcar una pauta en el futuro y baste decir que, por ejemplo, en el trienio 1974-1976, las ayudas aportadas por la Comunidad Europea del Carbón y el Acero, bien a través de la propia Comunidad o por el Banco Europeo de Inversiones, han alcanzado la cifra de 520 millones de unidades de cuenta europea, equivalentes a 49.500 millones de pesetas, aproximadamente, para estas investigaciones.

Les hablaba antes de la nueva política de HUNOSA. Los pilares en que se basa la política que estamos llevando a cabo podrían concretarse en tres puntos: diversificación de actividades, descentralización organizativa y participación del personal.

Por lo que a diversificación de actividades se refiere, hay que tener en cuenta que HUNOSA es la única hullera nacionalizada europea que centra sus actividades exclusivamente en la explotación del carbón, lo que no ocurría, ni siquiera, en las antiguas empresas privadas, base de su constitución. Habida cuenta de las calidades del yacimiento, en HUNOSA estimamos que la producción óptima a alcanzar es cercana a los 5,3 millones de toneladas, y para no seguir incrementando de una manera excesiva el ritmo de las pérdidas es necesario aumentar la productividad, ya que no debemos olvidar que en la minería subterránea del carbón el coste de la mano de obra fluctúa entre el 65 y el 75 por ciento del coste total.

En estas condiciones, la plantilla futura de HUNOSA deberá ser menor que la actual y sólo en este sentido la diversificación ya constituye, por sí misma, una necesidad, para crear unos puestos de trabajo hoy en día ocupados en labores mineras y que tienden a disminuir. A ello hay que añadir que esta diversificación puede producir unos beneficios que

compensen, en parte, las pérdidas a que, inevitablemente, da lugar la actividad minera. Este es el caso, por ejemplo, de la central térmica que tenemos proyectada en el Valle de Langreo y cuya tramitación está pendiente de la decisión final de la Administración. Esta central térmica, independiente de aportar una energía que el país necesita, nos permitirá la explotación racional de un yacimiento horizontal, compensando las pérdidas que se generen en el mismo con los beneficios que puedan obtenerse en la propia central.

Independientemente de esta acción específica, estamos realizando otros proyectos como a título de ejemplo puede ser NORTE FO-RESTAL, recientemente aprobada por la Administración y cuyo objetivo es la explotación racional de la riqueza forestal y la creación de un patrimonio que permita no solamente crear unos puestos de trabajo, sino, al mismo tiempo, asegurar un suministro importante para la minería y para otras industrias del país. La participación en carboquímica, el aprovechamiento máximo de los estériles de mina o escombreras, la exportación de formación profesional, tecnología y bienes de equipo, la construcción y venta de viviendas sociales, etcétera, son labores que HUNOSA está planificando y planteando dentro de este capítulo.

Igualmente, y como indicaba en relación con otros países productores de carbón, entiendo que la investigación aplicada en relación a las posibles utilidades del carbón es una medida en la que la Administración debe hacer hincapié y HUNOSA debe ser uno de sus mayores colaboradores e impulsores de esta investigación aplicada.

Capítulo aparte, un poco al margen de esta política de diversificación, puede ser, al mismo tiempo, la explotación a cielo abierto de aquellos macizos o aquellos yacimientos que otrora, por estar en puntos elevados de la montaña y por no existir las técnicas adecuadas, quedaron sin explotar. Este sistema de explotación está siendo impulsado en países como Inglaterra, donde la National Coal Board produjo, a cielo abierto, 11 millones de toneladas, es decir, un 10 por ciento de los 118 millones de toneladas correspondientes a 1976. Nosotros estamos preparando algunos

proyectos y creemos que para el año 1979 estaremos en condiciones de producir 500.000 toneladas a cielo abierto que, habida cuenta de los ratios de profundidad y de excavación previstos, serán rentables, aunque, evidentemente, dentro del conjunto de la producción de HUNOSA, lo que tienden es a rebajar las pérdidas por tonelada y a repartir los gastos generales de la Empresa dentro de una producción mayor.

Hablaba también de descentralización organizativa. Entendemos que esta descentralización es la única fórmula de gerenciar una empresa con un colectivo laboral de nuestra importancia. Esta descentralización debe permitir, dentro del marco general de la Empresa, la toma de decisiones en los lugares en que se producen los problemas y una mayor atención a nuestro personal en el lugar de trabajo. Esta descentralización ha sido puesta en marcha en su día, hará un año, aproximadamente, y funciona, a nuestro juicio, adecuadamente.

Finalmente, quisiera hacerles un comentario sobre lo que a participación del personal se refiere. HUNOSA dispone de un colectivo laboral que ofrece, en estos momentos, a mi juicio, una serie de ventajas por el hecho de poseer una experiencia político-sindical notable. Si tenemos en cuenta, por otro lado, que estamos hablando de una Empresa pública y cuyas pérdidas se subvencionan a través de los Presupuestos Generales del Estado, entendemos que es necesario que este personal participe, lo más activamente posible, en los problemas de la Empresa. Si bien creo que en este camino ya hemos iniciado bastantes acciones, es indudable que la acción sindical en la Empresa, cuyo marco de actuación esperamos sea pronto clarificado, hará posible, en un futuro cercano, una aún mayor participación.

Al objeto de justificar ante ustedes el crédito de 4.295 millones que se solicita, es necesario hacer un pequeño análisis de la situación financiera de la Empresa y, en particular, de la forma en que, hasta ahora, se venían sufragando las pérdidas de cada ejercicio. A diferencia de otras Empresas, HUNOSA percibe sus pérdidas con un año de retraso, es decir, en los Presupuestos Generales de cada año se incluían, en concepto de subvención, las cantidades perdidas en el año ante-

rior y este desfase da lugar a la necesidad de obtener unos créditos puente que permitan financiar el circulante de la Empresa. Sin embargo, esta premisa no se cumplió en los Presupuestos del año 1976, donde apareció la subvención en concepto de pérdidas de 1975 inferior en 1.459 millones de pesetas a los realmente sufridos. Este desfase fue debido, fundamentalmente, a un defecto de planificación de la Empresa en cuanto a las pérdidas que se iban a producir en aquel año. Por otro lado, las pérdidas del año 1976 alcanzaron una cifra de 8.258 millones, por lo que al 31 de diciembre de 1976 las pérdidas todavía no subvencionadas alcanzaban la cifra de 9.717 millones. Por razones ajenas a la dirección de nuestra Empresa, en los Presupuestos Generales del Estado para el año 1977 apareció la cifra de 5.422 millones en conceptos de subvención para HUNOSA. En definitiva, la diferencia entre los 9.717 millones y los 5.422 que figuran en el Presupuesto constituyen el montante de 4.295 millones que ahora solicitamos de estas Cortes en concepto de crédito extraordinario y que, repito, corresponden a pérdidas sufridas con anterioridad al 1 de enero del año en curso y que, en cualquier caso, han sido intervenidas no solamente por la Auditoría Interna del I. N. I., sino también, y como es preceptivo, por la Intervención General de la Administración del Estado.

Entiendo que HUNOSA, independientemente de hacer todo cuanto está en su mano para reducir al mínimo el incremento de estas pérdidas, debería percibir el importe de las mismas en el mismo año en que se producen, ya que lo contrario significa, como así ha ocurrido hasta ahora, un mayor incremento de las mismas en concepto de cargas financieras originadas por los créditos a que antes aludía y que HUNOSA ha tenido que concertar para poder hacer frente a sus obligaciones más penosas.

Ahora bien, la nueva Ley General Presupuestaria específica, en su artículo 87, párrafo 4.º, que las Empresas estatales subvencionadas deberán presentar a la Administración el Plan de Explotación de cada año y, en este sentido, nos hemos dirigido a la Administración para que en el Presupuesto de 1978 apa-

rezcan consignadas ya directamente las pérdidas por nosotros calculadas para ese año.

Si, como esperamos, los Presupuestos Generales del Estado recogen esta cifra, es indudable que habremos dado un gran paso en la financiación de HUNOSA, pero no se les escapará a los señores parlamentarios que me escuchan que quedarán por subvencionar las pérdidas correspondientes a este año y que, en los momentos actuales, calculamos que alcanzarán la cifra de 9.300 millones de pesetas, cifra que, por otro lado, entiendo está justificada no sólo por el distinto valor de la peseta, sino, asimismo, por el hecho de que contra una producción de 3.483 millones de toneladas en el año 1976 esperamos alcanzar este año más de 4,1 millones de toneladas y ello con un incremento de rendimiento mayor del 10 por ciento.

Nada más. Muchas gracias. Creo que he procurado ceñirme al tiempo que me ha sido concedido por el señor Presidente. Agradecerles a ustedes su atención y quedar a su disposición para todas cuantas aclaraciones o cuestiones no hayan podido quedar clarificadas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Presidente de HUNOSA.

Como se había establecido, se suspende durante unos minutos la sesión para que por los Grupos Parlamentarios se presenten a esta Mesa hasta tres preguntas por escrito, en relación con el tema objeto del informe, con las motivaciones sobre este suplemento de crédito.

En este caso los miembros de la Ponencia, aquí presentes, ruego que también se incorporen posteriormente a la Mesa con objeto de seleccionar las preguntas, en su caso, y ordenarlas como se convino en su día.

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: Señores Diputados, se reanuda la sesión. Se han presentado preguntas por el Grupo Parlamentario Socialista, por el Grupo Parlamentario de Unión de Centro Democrático y por el Grupo Parla-

mentario de Alianza Popular. El señor Presidente de HUNOSA, antes de contestar, dará lectura a las respectivas preguntas, agrupadas en la forma que él estime más conveniente, para dar cumplida respuesta a las interrogantes de Sus Señorías. El señor presidente de HUNOSA tiene la palabra.

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Fernández Felguerosa): Voy a empezar por las preguntas de Alianza Popular. La primera pregunta es por qué no se incluyó en el presupuesto de 1976 las consignaciones que ahora se solicitan.

Ya indicaba antes en mi intervención que el motivo de no consignarse en el presupuesto de 1976, es decir, el de este año, las cantidades que se devengaban a HUNOSA al 31-12-76, fue por razones ajenas a la empresa y al I. N. I. Realmente desconozco por qué la Administración no consignó en los Presupuestos Generales del Estado las cantidades que se nos adeudaban.

La segunda pregunta es por qué hay explotaciones privadas de carbón que son rentables, por ejemplo, en la provincia de León. Efectivamente, decía antes que, así como en el resto de Europa todas las minas están nacionalizadas, esta circunstancia no concurre en España, donde tenemos unas minas nacionalizadas, a través de HUNOSA, y unas minas privadas.

Es evidente que las minas que se han nacionalizado son, digamos, las minas peores o aquellas en que concurrían unas circunstancias que les hacían ponerse a punto de pérdidas. Por otro lado, los yacimientos son bastante diferentes; los yacimientos asturianos, con explotaciones a cuatrocientos metros de profundidad, y los yacimientos de León, que producen un carbón más limpio. Mientras en Asturias hay un 40 ó un 45 por ciento de cenizas, en León se está trabajando con un 15 o un 16 por ciento. Existen, incluso en Asturias, empresas que hasta ahora eran rentables.

Yo quiero recordar en este momento que HUNOSA agrupó prácticamente a todas las empresas de hulla de la cuenca central asturiana, excepto dos, que, evidentemente, no se quisieron nacionalizar y, por lo tanto, eran empresas rentables. Ello viene en función de

estos rendimientos que se pueden obtener. Lo que es evidente es que con el factor de mano de obra de que les hablaba antes, entre el 65 y el 75 por ciento del peso de la mano de obra sobre el precio de costo, es muy posible que en un futuro nos encontremos con los problemas derivados de la economicidad de explotaciones, en la provincia de León, tal como está pasando en Asturias. Pero, evidentemente, hay una diferencia en los rendimientos y hay una diferencia en la calidad de los yacimientos por un lado y por la calidad del carbón por otro, e incluso en León las empresas mantienen actividades aguas arriba o aguas abajo, como también indicaba en mi intervención.

La tercera pregunta es hasta dónde y en qué plazo podría España incrementar la producción de carbón y qué ahorro de petróleo significaría este incremento.

Digamos que aquí hay tres cuestiones: una cuestión es la que podría incrementar HUNOSA, otra es la que se podría incrementar en el país y otra es cuánto petróleo significaría esto.

Por lo que respecta a HUNOSA, he declarado antes que, a mi juicio, lo máximo sería 5,2-5,3 millones de toneladas, lo que significaría aumentar un millón sobre la producción actual. Creo que esto es lo óptimo para no incrementar en demasía las pérdidas y también he indicado antes que esto habría que hacerlo con menos personal para obtener más productividad de lo que tenemos ahora.

A nivel de país, a nivel de España, creo que los planes, lo que conozco de los planes de la Administración, se va a producir un incremento. Por lo menos eso se significaba en el anterior Plan energético —y supongo que en este momento lo mismo— de la explotación del carbón, sobre todo lo que respecta al lignito. Tanto en Puente de García Rodríguez como en Andorra, la explotación masiva de ese lignito y de los nuevos yacimientos que se están descubriendo, evidentemente, desde el punto de vista energético, pueden suponer un ahorro. Lo que me permitirán los señores parlamentarios es que no les pueda contestar cuánto significa eso en petróleo, porque desconozco los datos que representa. Pero es evidente que si estamos hablando en este momento de una producción de dieciséis millones de tone-

ladas, el incremento que se va a producir llegará hasta treinta y un millones, me parece que era hacia el año 1980 y ello con los grandes incrementos de producción del lignito.

La cuarta pregunta es si existe para España una alternativa económica mejor que las permanentes subvenciones a HUNOSA. Libertad de precios. Nuevo régimen laboral y privatización. Inversiones en equipo, etc.

Realmente esto es una pregunta difícil de contestar. En cuanto a libertad de precios (y es una pregunta que creo que responde a la que el Grupo Parlamentario Socialista hace cuestión en uno de sus puntos), la política que se está aplicando en estos momentos en España es exactamente la misma que se aplica en los países de la CECA. Normalmente hay dos derivados del carbón, el siderúrgico, que es aquel que tiene aplicaciones en la siderurgia, y el carbón térmico. En relación con el siderúrgico, la fórmula que se aplica es dar al precio de este carbón el mismo precio que el carbón americano, puesto en puerto europeo.

Estas mismas equiparaciones son las que se utilizan en nuestro país. Por ejemplo, como últimamente ha ocurrido, cuando ha habido la devaluación. Esto es necesario para no poner a la siderurgia, digamos, en una situación de inferioridad con respecto a otras siderurgias competitivas con ella, a la hora de hacer una exportación.

En cuanto al precio del carbón térmico, viene, asimismo, marcado por una fórmula en función de cenizas, volátiles, etc., comparativa con el fuel-oil.

Evidentemente no es una libertad de precios, como no hay en el resto de Europa; pero son unos productos de base que si los dejáramos seguir la oferta de libre mercado podría llegar a encarecer todas las industrias aguas abajo y algunas otras, como las siderurgias, con un importante porcentaje de exportación.

¿Nuevo régimen laboral. Privatización, inversiones en equipo? De estas últimas se están haciendo inversiones importantes, sobre todo desde el punto de vista de HUNOSA. ¿La privatización? Indicaba antes el peso importante que en la minería subterránea tiene la mano de obra. Eso es lo que ha conllevado a

toda Europa precisamente a la nacionalización. Es decir, como por ser una industria de base, una industria que han considerado necesaria para el aporte energético del país, al no poder ser llevado desde el punto de vista económicamente rentable es lo que ha conducido en Europa a la nacionalización. Es decir, veo difícil, evidentemente, la privatización y veo probable, incluso, por necesidades económicas, todo lo contrario, porque los empresarios pueden llegar un momento en que no puedan soportar, sobre todo, si estamos en un régimen de inflación, el incremento del coste de la mano de obra quizá menor que el incremento del precio del carbón.

¿Nuevo régimen laboral? Yo espero que con la participación cada vez mayor del personal podremos acceder a solventar algunos problemas que en estos momentos son muy importantes y que, desde luego, dificultan terriblemente la gestión, no solamente de HUNOSA, sino de todas las minas privadas y, en particular, el problema del absentismo laboral, que es una verdadera plaga en la minería y que tanto las centrales sindicales como los propios empresarios están queriendo arreglar.

Paso a las preguntas del Grupo Parlamentario Socialista. La primera pregunta es en qué medida está influyendo la actual política energética y política de precios del carbón, favoreciendo al sector eléctrico y siderúrgico, al no ser real el precio que factura HUNOSA.

En este contexto, ¿no le parece admisible la exigencia de que el Estado participe en las explotaciones privadas; que el Estado las integrara en HUNOSA?

Con respecto a la primera parte de la pregunta creo que la he contestado al referirme a la pregunta del Grupo Parlamentario de Alianza Popular. Es exactamente la misma contestación; es decir, con unos precios que yo entiendo que no son políticos, sino que tienen una política de energía primaria y que es la misma política que hay en toda Europa.

En relación con la exigencia de que el Estado intervenga en las explotaciones privadas, ése es un tema mucho más de política general y que yo no puedo contestar; es decir, mientras el precio del carbón tenga un límite y mientras haya una subvención, no lo sé; insisto, es una cuestión de política industrial o

de política de gobierno la que tendría que definir esta cuestión.

En cuanto a si el Estado integraría estas minas en HUNOSA, yo entiendo que no.

Entiendo que uno de los grandes problemas de HUNOSA es que es una macroempresa; y en todas estas grandes empresas es evidentemente muy difícil controlar; cuanto más grande es una empresa, mayor es el colectivo laboral. Entiendo personalmente, y a título particular, que en cualquier caso sería mejor varias Hunosas que una sola y grande Hunosa.

La segunda pregunta es ¿si no puede hacer HUNOSA una experiencia avanzada de participación de los trabajadores a través de los sindicatos democráticos, en la gestión de la empresa y a si tenemos planes concretos en este sentido? Creo que me he referido a ello, por lo menos cuando hablaba de los tres fundamentos en que se basa la política que estamos siguiendo ahora, o desde hace un año, en HUNOSA, para tratar de frenar el incremento de las pérdidas. Hablaba de diversificación, descentralización organizativa y hacia hincapié especialmente en la participación del personal. Decía por un lado que nuestro personal, este colectivo de 24.000 hombres, evidentemente a través de los años tiene una experiencia político-sindical importante que es preciso aprovechar.

Entiendo, por otro lado, que HUNOSA es una empresa estatal que produce pérdidas que vienen a cubrir las subvenciones del Estado; por lo tanto en este sentido, insisto, HUNOSA debe ser avanzada en la participación del personal. ¿Tenemos planes concretos en este sentido? Bueno, no hasta el punto de poder concretarlos en una intervención exacta, pero es evidente por ejemplo que a través de algunas de las actividades de diversificación y, en particular en la construcción de viviendas sociales, intentamos de una forma muy avanzada llevar una participación importante del personal en esta actividad, al objeto de que empresarios y trabajadores vayamos acostumbrándonos a una nueva forma de hacer.

La tercera pregunta: ¿Puede cuantificar para un plazo de cinco o diez años la evolución de las pérdidas en función de los planes de diversificación? ¿Qué ritmo de amortiza-

ción siguen ustedes ahora y cuál piensan seguir?

Esto tiene asimismo varias cuestiones. Es decir, la cuantificación de las pérdidas es realmente difícil cuando estamos en una época en que la inflación se define por guarismos de dos cifras.

Es evidente que aun tratando exclusivamente de mantener e incluso disminuir el poder adquisitivo de nuestra gente, el peso que tiene la mano de obra en el coste decía antes que alcanzaba una importancia grande, del 65 al 75 por ciento.

Las pérdidas de HUNOSA vendrán en función de cómo varíe en los próximos 5 ó 10 años esa inflación y la correlación entre esa inflación y el precio del carbón. La diferencia habrá que tratar de menguarla o amortiguarla a través de mejorar la productividad. Pero si por un lado mantenemos una inflación que es superior a la media de la inflación de los otros países productores de los que importamos carbón, es posible que en los 4 ó 5 siguientes años, por lo menos los tres próximos años, el ritmo de crecimiento de los salarios sea mayor que el posible incremento de los precios del carbón, definidos por su comparación con el carbón importado.

Ese bache habrá que salvarlo, en parte, con productividad. Otra de las fórmulas para salvarlo es evidente y como aquí se indicaba muy acertadamente a través de planes de diversificación. Sin embargo, los planes de diversificación no son una panacea a dos o tres años vista.

Antes hablaba de una central térmica. Esta central térmica tarda cuatro años y medio en construirse. Una vez que esa central se construya, es evidente, y así lo decía en mi intervención, que los beneficios que puedan obtenerse de la misma, por lo menos así resultó el estudio económico conjunto de central y de grupo minero, puede compensar una parte de estas pérdidas. Lo que me es imposible en este momento es poder cuantificarlo. Evidentemente no tengo los datos aquí, pero a pesetas constantes, con los datos que tenemos hoy, puedo cuantificar —es obligación de la empresa— y decir voy a obtener estos rendimientos, voy a obtener estas mejoras y, por

tanto, esto traducido a pesetas del año 1977 significa alcanzar estos resultados.

Es difícil cuantificarlo a pesetas variables dada la situación de que hablaba antes.

En cuanto a la parte final de la pregunta, la tercera, del Grupo Parlamentario Socialista, es decir, de la política de amortización, que seguimos ahora y cuál pensamos seguir. Nuestra política de amortización nos viene marcada por la Intervención General de la Administración del Estado. La Intervención General de la Administración del Estado nos ha marcado no solamente la política en cuanto al inmovilizado procedente de las empresas de integración, sino la política de amortización en cuanto a las inversiones tanto de libre inversión como inversiones que estamos realizando.

Hay que tener en cuenta que la minería del carbón, a diferencia de otras industrias, tiene una inversión importante de reposición. Es decir, que así como en otras industrias se monta un tren de laminación y hace falta cada cinco años poner rodillos, motores, etc., en la minería del carbón, cada vez que se va explotando hay que hacer nuevas galerías para poner a la vista o preparar ese mineral o ese carbón. Ello da lugar a unas inversiones importantes y, evidentemente, a una política de amortización de estas inversiones que nos permita tener —valga la paradoja— una autofinanciación para poder seguir haciendo inversiones de reposición.

De todas maneras, nosotros nos ajustamos, en lo que a la política de amortización se refiere, a las normas marcadas por la Intervención General de la Administración del Estado y que se ajusta, asimismo, a las normas, creo que son de 25 de febrero de 1965, que definen una política de máximos y mínimos de amortización. Estamos dentro de los márgenes que nos han fijado dentro del marco de la ley.

Por parte del Grupo Parlamentario de Unión de Centro Democrático se hace la siguiente pregunta: «Para unas pérdidas de 9.000 millones, aproximadamente, con 24.000 empleados, supondría una pérdida de 1.000 pesetas por hombre y día, lo que puede suponer la retribución del factor trabajo. Es decir, si las pérdidas de HUNOSA, financiadas por el Estado,

lo que hacen es pagar la nómina de la Compañía».

Quizá haciendo la división esto es posible. Por principio y por todas las cuestiones energéticas de que antes les he hablado, no creo que HUNOSA sea una empresa exclusivamente social. Me niego a considerar que HUNOSA sea una empresa exclusivamente social. Creo que la cifra comparativa que le he dado con relación a otras hulleras europeas lo demuestran. Creo que, hoy por hoy, y siempre y cuando consigamos frenar este incremento de las pérdidas, HUNOSA es rentable, energéticamente hablando. Es rentable comparativamente con otras empresas carboníferas que trabajan en condiciones parecidas como nosotros.

Es evidente que si dividimos las pérdidas por el número de trabajadores, pueden aparecer unas cantidades que, por otro lado, pueden no ser mayores que las de otras empresas o actividades del país. Evidentemente, y para contestar esta pregunta, habría que poner en otro lado de la balanza cuánto habría que gastar en petróleo o carbón para importarlo.

Realmente es difícil contestar a esta pregunta y creo que no se debe medir por pesetas/hombre/año la subvención.

En cuanto a las incidencias de los gastos generales de la Compañía en sus actividades mercantiles o administración de la misma, hablaba antes de que, a partir de septiembre de 1976, hemos ido a una descentralización absoluta. Nosotros tenemos una oficina en Madrid con seis hombres, y una oficina en Oviedo, que podemos considerar que son los gastos centrales de administración, porque todo el resto es la actividad productiva propiamente dicha. Aun antes de producirse esta descentralización en el año 1976, que son los últimos datos con que cuento ahora, estos gastos de administración fueron de 1.453 millones de pesetas, pero aquí se incluyen, por ejemplo, los gastos de economatos, almacenes, formación profesional, etc., sobre un conjunto de gastos de 18.337 millones de pesetas; es decir, un 7,9 por ciento. Lo que podríamos llamar gastos generales tienen una amplitud que sería preciso concretar un poco más.

La última pregunta del Grupo Parlama-

rio de Unión de Centro Democrático es ¿qué futuro cabe contemplar para el sector de la producción energética en el mundo y en España en particular para la minería del carbón?

Aquí, como decía antes, había que hacer una diferenciación; es decir, el carbón tiene, fundamentalmente hoy en día, dos aplicaciones y espero que en el futuro tenga alguna más.

Tenemos, por un lado, la aplicación a la siderurgia, es decir, aquel carbón que tiene unas propiedades coquizantes y que se aplica a la siderurgia y otro de menor calidad que se utiliza en centrales térmicas.

En cuanto al carbón siderúrgico, nuestro país va a seguir siendo siempre deficitario, ya que las capacidades de producción que tenemos en España son, hoy en día, el 45 ó el 50 por ciento de las necesidades del país. Por otro lado, como tenemos una expansión prevista de la capacidad siderúrgica (producimos 11 millones de toneladas de acero y los planes previstos alcanzan en el año 1982 los 18 millones de toneladas), quiere ello decir que siempre vamos a ser deficitarios de carbón siderúrgico. En este sentido, las acciones que se están tomando en otros países de participación exterior, un 90 por ciento van dirigidas a garantizar el carbón siderúrgico para producir en baterías el coque, que luego se lleva a los hornos altos.

En cuanto a la producción energética, la política que se está siguiendo en todo el mundo es procurar aprovechar al máximo la producción nacional para ir a las centrales térmicas convencionales, por lo menos en un período desde aquí a finales de siglo, que es cuando se piensa que otro tipo de energías nuevas como la eólica, la solar, etc., puedan tener lugar.

En particular puedo decir que en el caso que antes citaba de los Estados Unidos, con una producción en el año 1976 de 600 millones de toneladas, tienen previsto para 1980 alcanzar los 1.200 millones de toneladas. De ese incremento de 600 millones de toneladas de producción, el 74 ó 75 por ciento va a ir dirigido a la producción de energía eléctrica en las centrales convencionales, y alrededor del 8 por ciento va a ir dirigido a las nuevas aplicaciones del carbón, que a través de la

licuefacción y gasificación, a través de la pirólisis, puede permitir obtener hidrocarburos, o a la utilización, con mayor rendimiento, en centrales térmicas.

Entiendo que en este momento, y así lo entienden todas las políticas energéticas de los distintos países, el carbón tiene futuro. Con esto trato de contestar cómo veo el carbón en función de la producción energética del país.

Pido disculpas a ustedes si no he sabido darles respuestas adecuadas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Presidente de HUNOSA, por las contestaciones que ha dado a las preguntas formuladas por los grupos parlamentarios. Con ello, agradeciendo su presencia, damos por terminada esta primera parte de la sesión informativa de la tarde de hoy en lo que se refiere al suplemento de crédito extraordinario relacionado con el déficit de HUNOSA para 1976. Dentro de diez minutos, aproximadamente, comenzará la segunda parte de la sesión, en relación con el tema de la RENFE.

El señor PRESIDENTE: Señores Diputados, continúa la sesión. Está con nosotros el señor Presidente de RENFE, señor Alvarez Fidalgo, con el objeto de informar, de acuerdo con el procedimiento que ustedes ya conocen, sobre los motivos que determinaron la solicitud de concesión de dos créditos extraordinarios, por un importe total de 12.149 millones de pesetas para subvencionar el presupuesto de explotación y amortización financiera de RENFE en 1976.

Agradeciendo la presencia del señor Alvarez Fidalgo, tiene la palabra el señor Presidente de RENFE para proceder, durante un plazo de media hora como máximo —si es tan amable—, a dar la explicación solicitada por esta Comisión.

El señor PRESIDENTE DE LA RENFE (Alvarez Fidalgo): Señores Diputados, ante todo, quiero expresarles el honor y la satisfacción que para mí supone comparecer hoy ante ustedes, con motivo de la tramitación de la ley por la que, si lo estiman conveniente, quedará aprobado el crédito extraordinario de

12.150 millones de pesetas, correspondiente a la liquidación del ejercicio 1976.

A lo largo de la exposición que voy a hacerles, ceñida al motivo concreto que nos reúne, creo que puede verse con claridad un proceso más general que, en definitiva, es el que está deteriorando los resultados económicos de RENFE.

Para una exposición lógica del tema voy a relatarles, en primer lugar, la sucesión de hechos que ha conducido a la necesidad de tramitar este crédito extraordinario, para proceder luego al análisis de sus causas.

En octubre de 1975, el Consejo de Administración de la Red aprueba un Presupuesto de Explotación, que es remitido inmediatamente al Gobierno y que arrojaba un resultado general deficitario de 8.423 millones de pesetas.

El Gobierno, al aprobar los Presupuestos Generales del Estado, consigna, en la partida correspondiente a «Subvención al déficit», la cuantía de 7.000 millones de pesetas.

Terminado el ejercicio de 1975 y efectuada su liquidación, ésta arroja un resultado final deficitario de 13.698 millones de pesetas, lo que obliga a pensar que el Presupuesto previsto para 1976 no tenía ya validez real.

De otra parte, se están produciendo a lo largo de los primeros meses de 1976 una serie de hechos, tales como discusión del Primer Convenio Colectivo de RENFE, aplicación de la Ley de Relaciones Laborales, aumento de las tasas de inflación en el país, etc., que nos obligan a realizar un nuevo Presupuesto del ejercicio Revisado que, una vez terminado y aprobado por el Consejo de Administración en mayo, presenta un déficit total de 18.367 millones de pesetas, y es aprobado por el Gobierno el 5 de diciembre de 1976.

A partir de aquí, el desarrollo económico del ejercicio se realiza con la guía de un sistema de control presupuestario, que se acababa de implantar en aquel entonces, y la liquidación del ejercicio es prácticamente la prevista en Presupuesto, con una simple desviación de 242 millones de pesetas, siendo el resultado final de 18.609 millones de pesetas.

La diferencia entre esta cifra final y los 7.000 millones consignados en los Presupuestos Generales del Estado da un resultado de

11.609 millones de pesetas que, unido a los 541 millones en que ha de incrementarse la partida presupuestaria prevista para la amortización financiera de créditos, componen los 12.150 millones de pesetas, importe del crédito extraordinario.

Hasta aquí he expuesto la estricta secuencia de hechos a que me refería al principio. De ella, lo primero que pienso llama la atención es la extraordinaria diferencia entre el Presupuesto de octubre de 1975 y la correspondiente al Presupuesto actualizado en mayo de 1976 o la liquidación final, prácticamente coincidente. Y a esta fuerte discrepancia caben, en principio, muchas interpretaciones, pero vamos a tratar de establecer la correcta.

El Presupuesto inicial de octubre de 1975 lo realiza RENFE a lo largo del mes de septiembre, con conocimiento de sus datos contables a finales de julio y de los datos generales del país de más o menos la misma fecha. En él se supone que, sobre la hipótesis de terminación del ejercicio de 1975, el aumento de tarifas y, en consecuencia, el de incremento de ingresos por volumen de tráfico va a ser del 16,23 por ciento; que los gastos de personal van a aumentar un 16 por ciento; la energía y combustible, un 6 por ciento, y el conjunto de materiales y varios, un 15 por ciento. Estas hipótesis no tenemos más remedio que considerarlas correctas en aquel entonces, si tenemos en cuenta que el índice del coste de vida desde agosto de 1974 a julio de 1975 había aumentado prácticamente un 16 por ciento.

¿Cuál ha sido la evolución real en el período transcurrido entre septiembre de 1975 y abril de 1976, en que se elabora el Presupuesto Revisado? Podemos repasarla realizando un contraste entre ambos Presupuestos y las hipótesis básicas de uno y otro.

Los ingresos por tráfico, que se supusieron aumentarían un 16,23 por ciento, dependían sustancialmente del nivel tarifario, ya que las unidades de tráfico previstas a finales del 75 son prácticamente las que se prevén en mayo del 76 y las que finalmente se realizan en el año. Consecuente con su hipótesis sobre tarifas, RENFE tramita una elevación de las mismas del 16,23 por ciento, que es informada fa-

vorablemente por la Comisión de Precios y que, sometida al Gobierno, es aprobada por éste en el mes de febrero y aplicada a partir del 19 del mismo mes, con un aumento de solamente el 11 por ciento, lo que le da una efectividad sobre los ingresos totales del año 1975 de aumento del 9,4 por ciento. Ello reduce los ingresos por tráfico, previstos en octubre en un total de 38.000 millones de pesetas, en 2.229 millones.

De otra parte, los ingresos se ven afectados por la Orden Ministerial, aprobada por el Ministerio de Obras Públicas el 10 de marzo de 1976, que reduce en un 20 por ciento el importe del Canon de Coincidencia, que, como ustedes saben, ingresa directamente en la Cuenta de Explotación de RENFE. Esta disminución del Canon supuso una reducción de su importe en 495 millones de pesetas.

Respecto a los gastos, la hipótesis de aumento de los de personal en un 16 por ciento se ha visto, ya entonces, ampliamente rebasada por la realidad. Iniciadas a primeros de año las conversaciones para el establecimiento de un Convenio Colectivo Sindical, no se llega a acuerdo entre Empresa y trabajadores en ellas, y la Dirección General de Trabajo dicta, con fecha 24 de abril, un Laudo Arbitral Obligatorio que eleva los salarios del orden de un 24 por ciento. De otra parte, el 8 de abril entró en vigor en el país la nueva Ley de Relaciones Laborales, que afecta sensiblemente a RENFE y conduce a una elevación del importe de la masa salarial del 76 de un 30 por ciento sobre la liquidada para 1975. Por otro lado, la Seguridad Social aumenta igualmente sus bases de cotización sobre lo previsto y todo este conjunto supone una desviación del Presupuesto Revisado de mayo sobre el Presupuesto de octubre de 1975 de 5.408 millones de pesetas.

A finales del año 1975, concretamente el 15 de noviembre, los precios de la energía sufren un nuevo incremento, no previsto en el Presupuesto de octubre, y que es del 12 por ciento para el gas-oil y del 20 por ciento para la energía eléctrica, lo que supuso un incremento de su coste global de 617 millones sobre la previsión de octubre.

Finalmente, en febrero de 1976 se devalúa la peseta y esta devaluación incrementa el

gasto de carga financiera de nuestros créditos del exterior en 435 millones, el cual va a cargo de la Red y contabiliza nuestra Cuenta de Explotación.

La totalidad de disminución de ingresos y aumento de gastos que acabo de citarles y que, como ven, son el resultado de decisiones adoptadas por el Gobierno en sus políticas de precios, salarios, energía, ordenación del transporte y política financiera, y ajenas, por lo tanto, a la gestión de la Red, suman un total de 9.184 millones de pesetas, que justifican el 95 por ciento de la desviación que se registra entre el Presupuesto de octubre del 75 y el Revisado de mayo del 76, o de su liquidación final, prácticamente coincidente. El resto es la lógica variación de un Presupuesto correctamente realizado en octubre del 75 y que se analiza y revisa ocho meses después.

Como resumen de lo expuesto, podemos afirmar que la inflación de costos sufridos a lo largo de 1976 por la Red, como consecuencia de la crisis económica en cuyo marco estamos inmersos, no ha podido ser seguida por una paralela elevación de los precios y, por lo tanto, los resultados económicos se han deteriorado profundamente, y esta situación, concretada en el 76, continúa aún en el día de hoy.

Podrían ustedes preguntarse qué ha hecho entretanto RENFE para hacer frente a esta situación económica que veía deteriorarse, y cuál ha sido su gestión a lo largo de 1976, ya que los resultados económicos del ejercicio, como hemos visto, no son significativos.

Para medir la gestión de la Red, en cualquier período, no tenemos más que dos procedimientos. En primer lugar, un análisis más fino de los resultados económicos y de los índices y ratios técnico-económicos internos de RENFE y, en segundo lugar, una comparación de la gestión en ella con el resto de las Administraciones ferroviarias europeas.

Dentro del primer procedimiento, y visto que el deterioro de resultados se ha producido por una inflación de costos no seguida de un paralelo aumento de precios, podemos reconstruir el resultado de 1976, supuesto a pesetas constantes de 1975. En estas condiciones, los resultados de 1976, a nivel de margen

de explotación, vemos que hubieran reducido el déficit de 1975 en 2.731 millones de pesetas.

El resultado final del ejercicio de 1975 dio una pérdida de 13.698 millones de pesetas que, mejorado por la gestión de RENFE en el orden de 3.000 millones de pesetas y deteriorado, como hemos visto, por resoluciones ajenas a la Red, en el orden de 9.000 millones de pesetas, es lo que conduce al resultado final del 76 de 18.000 millones de pérdidas.

Respecto a la evolución de los ratios técnico-económicos de productividad interna de la Empresa, vamos a analizar, en comparación con 1975, lo ocurrido con la productividad del personal, utilizando el índice de las unidades de tráfico producidas por Agente y por hora trabajada del mismo; la productividad energética, expresada en kilocalorías consumidas por Tn./Km. bruta remolcada; y la productividad del material motor y remolcado, empleando para ello varios índices.

Respecto a la productividad del personal, las unidades de tráfico por Agente mejoraron de 1975 a 1976 de 366.594 a 376.945, con un aumento del 2,8 por ciento y medido en unidades de tráfico por horas de Agente de 157,9 a 168,9; es decir, un 7 por ciento de incremento y, aunque el número de trabajadores prácticamente es el mismo, el número de horas trabajadas ha disminuido.

Respecto a la productividad energética, las kilocalorías por TKBR fue de 61,76 en 1975, pasando en 1976 a 56,23, es decir, con disminución de un 9 por ciento del consumo energético específico.

Respecto a la productividad del material motor y remolcado mejoran las disponibilidades tanto de material motor en un 0,7 por ciento como en el de coches y furgones en 2,7 por ciento y en el de vagones de mercancías en un 2,7 por ciento también.

El recorrido medio mensual en kilómetro por unidad de cada equipo ha tenido en motores un aumento del 2 por ciento, en coches un aumento del 3 y en furgones y vagones un aumento del 3. Todos estos datos, con una mayor amplitud de la que hoy puedo hacerlo aquí, se analizan en el informe económico del ejercicio 76 y en la Memoria correspondiente que se ha remitido a ustedes.

En cuanto a la comparación con otras Ad-

ministraciones europeas, quisiera previamente resaltar que, con la excepción de los países del Este, los problemas que aquejan a todas ellas son muy similares y su organización como empresas estatales es también, relativamente, homogénea. El cuadro económico general de crisis que afecta todo el mundo occidental es análogo con ligeras variantes, por lo cual la comparación tiene un alto valor de significación para enjuiciar la gestión de la Red. De otra parte, es evidente que son empresas que realizan en todos los países la misma actividad.

Un punto importante a destacar a la hora de establecer comparaciones se refiere a los impactos en las empresas ferroviarias que ha tenido la crisis económica habida en Europa en los años 1974-75, a consecuencia de la subida de los precios de los productos energéticos y de las materias primas. La forma más simple de estimarlos es a través de las variaciones en los tráficos, tanto de mercancías como de pasajeros del año 75 sobre el 73, en que todavía no habían aparecido los primeros síntomas de la crisis.

Las conclusiones más relevantes que se pueden sacar del análisis de tales cifras en todos los países europeos occidentales y de los que tenemos datos, en los países socialistas, se pueden resumir de la siguiente manera:

Respecto al tráfico de viajeros, la evolución ha sido positiva en España, soportando un incremento en el total de viajeros/kilómetro equivalente al 3,24 por ciento, comportamiento que podemos considerar como medio, ya que de los veinte países incluidos en el análisis, nueve han tenido un crecimiento superior al de RENFE, mientras que el resto ha aumentado menos o ha disminuido el tráfico de viajeros. Merece la pena destacar los importantes crecimientos que han experimentado los tres países nórdicos.

El panorama, en lo relativo al tráfico de mercancías, es muy diferente. Este tipo de tráfico es más sensible a las crisis económicas, por lo que ha de ser considerado como un mejor indicador del impacto de las fluctuaciones económicas en la absorción de tráfico por los sistemas ferroviarios. En primer lugar, cabe destacar la diferente evolución que tuvieron los ferrocarriles occidentales y

los orientales, como consecuencia del distinto alcance de la crisis en los países socialistas y capitalistas. Todos los países del bloque oriental incrementaron en este corto período su tráfico, mientras que en el bloque occidental todos lo disminuyeron.

El señor FERNANDEZ DE LA MORA Y MON: ¿A qué período nos referimos ahora exactamente?

El señor PRESIDENTE DE LA RENFE (Alvarez Fidalgo): Estamos comparando 1975, que es el de los últimos datos publicados por la Unión Internacional de los Ferrocarriles, con el 73. En este momento estamos recibiendo las Memorias y datos de 1976; nosotros mismos acabamos de producir la nuestra y, mientras no podamos establecerla, no podemos hacer la comparación con el 75, pero al final les diré cómo evolucionan los tráficos en el 76.

Les decía que todos los países del bloque oriental incrementaron y todos los del bloque occidental disminuyeron. Ahora bien, dentro de los occidentales, los descensos fueron muy distintos, varían desde una reducción de un 28 por ciento en Suiza a una reducción de un 2 por ciento en Dinamarca.

La posición de España en este conjunto de países occidentales es relativamente de las menos malas, ya que solamente Dinamarca con el 2, y Noruega con el 6,8 por ciento, han tenido unas disminuciones de tráfico menores que España, que tiene un 7,5 por ciento. El resto de los países se vieron afectados por unos descensos superiores, lo que nos indica que RENFE se vio afectada en menor medida que la mayoría de los ferrocarriles europeos, y ello gracias a la eficacia de su gestión comercial, pues la crisis económica ha afectado, evidentemente, a nuestro país tan fuertemente como al que más en el mundo occidental europeo.

Aparte de los indicadores anteriores, la medida fundamental que nos puede evaluar la eficacia de la gestión de RENFE, en comparación con otras compañías ferroviarias, es la de la productividad en sus distintos aspectos. Y vamos a hacer lo mismo: comparar la productividad de 1975 con la de 1973 y, a su vez, la de 1975 con la del resto de países.

Los tipos de productividad que vamos a emplear son los siguientes:

— Productividad de personal, expresada —igual que antes— en total de unidades de tráfico producidas por el número de agentes de la compañía.

— Productividad del parque motor, definida como la relación entre las unidades de tráfico producidas y el número medio de unidades puestas a disposición de la explotación que componen el parque motor.

— Productividad del parque de mercancías, expresada por la relación de toneladas/kilómetro producidas y el número medio de vagones puesto a disposición de la explotación.

— Productividad del parque de viajeros, definida por la relación entre los viajeros, kilómetro obtenida y el número de cajas o de coches puestos a disposición de la explotación, incluyendo en el número de cajas la suma de coches, automotores y remolques.

Cada una de las medidas de productividad va dirigida, como ven, a demostrar la eficacia, comparativamente con otras compañías, del personal empleado, del parque motor, del material de transporte de mercancías y del de viajeros; en definitiva, la eficacia de la gestión de los medios puestos a disposición —humanos y materiales— de las compañías correspondientes. De esta comparación, las conclusiones más relevantes son las siguientes:

Productividad de personal.—Si comparamos los resultados de los tres grandes bloques, que ya antes he esbozado un poco —mundo occidental, nórdico y oriental—, observamos que todos los países del mundo socialista han aumentado este tipo de productividad, a pesar de que en algunos casos, como Hungría, Polonia y Rumania, han crecido sus efectivos laborales. Sin embargo, excepto en el caso de Polonia y Rumania, cuyas productividades son altas, en los otros tres casos, de los que tenemos datos, no alcanzan el valor de la productividad española.

Los países nórdicos, excepto Suecia, que ha descendido ligeramente, han aumentado su nivel de productividad. Sin embargo, es Suecia, pese a disminuir, la que todavía alcanza la cota más alta de producto por agente en toda Europa. Finlandia llega a niveles similares a España, aunque algo inferiores, mien-

tras que los de Noruega son claramente menores. En el resto de países del área occidental, la tendencia generalizada es al empeoramiento en el valor de esta medida de productividad. Ya hemos visto que en España crece, como también en Portugal. La cota alcanzada por España —en valor absoluto de productividad por agente— solamente es alcanzada el año 1975 por Francia y Holanda. En el total de veinte países de uno y otro sitio sobre los que hemos hecho la comparación, el «ranking» de España es el sexto lugar, lo que denota una buena posición relativa en cuanto a la productividad de personal.

Vamos con la productividad del parque motor.—En este concepto, España ha mantenido su valor en el transcurso de estos dos años que comparamos, al igual que Noruega y Suecia, mientras que Portugal y Yugoslavia han mejorado la productividad de su parque motor. En 1975, el nivel alcanzado por España en este campo es sólo superado por Francia, Suecia y Yugoslavia, de un total de dieciséis países que han publicado datos sobre la productividad de su material motor.

En parque de mercancías, excepto Yugoslavia, que tiene un incremento importante en la eficacia del material de transporte de mercancías, el resto de las compañías ferroviarias han disminuido notablemente su productividad en este concepto, salvo los casos del Reino Unido, que la ha mantenido, y Portugal, que la ha incrementado ligeramente.

Respecto a los valores alcanzados en 1975, España tiene el más alto de todos los índices de su área de influencia, aunque sí es superada por los países nórdicos, y por Alemania Oriental y Yugoslavia (de los países socialistas). Es decir, en el total de países examinados, que son dieciséis, España ocuparía el sexto lugar y el primero del mundo occidental.

Productividad del parque de viajeros. En este punto, la producción unitaria de RENFE presenta los resultados más espectaculares, ya que posee el índice de productividad más alto de Europa. Esto nos indica el alto nivel de eficacia comparativa con que RENFE gestiona y utiliza el material tractor y de transporte destinado a viajeros. Sin embargo, no conviene ser demasiado triunfalista con ello, ya que hay que hacer una salvedad, y es que España tiene poco desarrollado el transporte ferrocarril

de cercanías en las grandes ciudades, y todo este tráfico, si fuera absorbido por el ferrocarril obligaría a RENFE a mantener un material rodante durante muchas horas del día infrutilizado, por lo acusado de las puntas del transporte urbano y suburbano, y posiblemente un desarrollo del tráfico de cercanías haría bajar la productividad, que hoy día es la mayor de todo el mundo europeo occidental, nórdico o del Este.

Creo que con todo esto podemos comprobar que el nivel de eficacia comparativa de RENFE, por todos los conceptos, es bueno, superior al de la mayoría de los países europeos. Mejor situación sería si todas las comparaciones se hubieran hecho exclusivamente, como hemos visto, con los países de economía capitalista del Occidente europeo. En esta comparación, RENFE alcanza la tercera productividad de Europa occidental en personal, la segunda en parque motor y la primera en mercancías y en viajeros.

De todo este análisis que hemos realizado, creo que se deduce —o yo por lo menos he de deducir— la conclusión de que RENFE es una empresa eficaz y eficiente, bien organizada y capaz de dar una respuesta ágil, al menos en comparación con otras administraciones europeas, a una situación tan compleja como la que vivimos.

Sin embargo, hemos visto también en la primera parte que, como empresa pública que gestiona un servicio público, es necesariamente instrumento del Gobierno para realizar sus políticas económicas básicas, de rentas, salarios, precios, política financiera, de ordenación del transporte, etc., y ello impacta, de una manera decisiva, en los resultados económicos finales, si bien éstos, de otra parte, se ven mejorados, como hemos visto también, por la gestión de los órganos rectores de RENFE. Pero los resultados económicos finales —y esto me importa destacarlo— no adquiere su significado más que analizándolos desde este doble punto de vista a que me acabo de referir.

Yo soy consciente de que la imagen que la opinión pública tiene de RENFE es distinta y peor. También estoy convencido de que ello es injusto y de que la obtención y transmisión de una imagen más real y certera pasa necesariamente por un análisis riguroso y objetivo

de la gestión de la misma, realizado por órganos representativos del pueblo español, tal y como lo está llevando a cabo la Ponencia y el Pleno de esta Comisión de Economía y Hacienda.

Creo que ahora comprenderán el significado de mis primeras palabras al expresar mi satisfacción por comparecer hoy ante ustedes, que puedo asegurarles que no se trataba en absoluto de una frase protocolaria. Muchas gracias, señores.

El señor PRESIDENTE: De acuerdo, muchas gracias, señor Presidente de RENFE, por su exposición.

Durante dos minutos, los representantes de los Grupos hagan el favor de traer a la Mesa las preguntas, con objeto de que las ordene-mos con los miembros de la Ponencia para que el señor Alvarez Fidalgo pueda proceder a contestarlas.

Les ruego que no abandonen la sala de la reunión de esta Comisión, porque va a continuar inmediatamente. *(Pausa.)*

El señor PRESIDENTE: Señores Diputados, continúa la sesión.

El señor Presidente de la RENFE se servirá contestar a las preguntas, dando relación de ellas al principio de cada una para que la conozcan los señores Diputados.

El señor Presidente de la RENFE tiene la palabra.

El señor PRESIDENTE DE LA RENFE (Alvarez Fidalgo): Pregunta de Alianza Popular: Entre 1973 y 1975 las toneladas/kilómetro transportadas por la RENFE descienden —dice la pregunta— al 7,1 y la verdad es el 7,4, dato que resiste la comparación con otros países occidentales, pero la cifra reveladora es otra. ¿Cómo evoluciona la participación de RENFE en el tráfico nacional de mercancías, especialmente en relación con la carretera? Si decrece, se disminuirían los servicios de RENFE al país; en caso contrario aumentarían.

Contestar a esta pregunta tiene la dificultad de las estadísticas nacionales respecto al global del transporte terrestre, y no precisamente al transporte ferroviario, donde la cuantificación es precisa y concreta todos los años, sino a la

cuantificación del transporte terrestre que se hace por estimaciones deducidas del aforo de carretera y por una encuesta que se realiza periódicamente. Se realizó una el 69 y otra en el año 75, y los resultados de las encuestas con las estadísticas deducidas del aforo son discrepantes.

Pese a todo esto, y es una opinión personal que emito con el valor que tenga como experto del transporte, a cuya rama he dedicado prácticamente toda mi actividad profesional, yo les diría que tenga la clara sensación de que la penetración en el mercado del modo ferroviario está aumentando estos años y que si bien el total de mercancías que se han movido en transporte terrestre en el país han descendido respecto al 73 durante el 75 y 76, estos incrementos que está obteniendo RENFE en el transporte ferroviario aseguran que su participación en el mercado es creciente.

Preguntas del Grupo Socialista. 1.^a—Según la memoria de RENFE de 1976, se anuncia la elaboración de un Plan Director 78-90 para la compañía. Dado que el ferrocarril está en relación con la totalidad del transporte, con la política energética, con la ordenación del territorio e industrialización del país, ¿existe coordinación entre el Plan Director 78-90 y un Plan General del transporte que, a su juicio, obligue a las Cortes a la aprobación de una Ley General de Transporte?

b) ¿Contempla el Plan Director de RENFE 78-90 su adecuación a los planes de ordenación territorial de carácter regional y a los planes de áreas de expansión industrial?

A esta pregunta yo contestaría que, efectivamente, RENFE ha confeccionado un nuevo Plan Director que, digamos, se encuentra en una situación inicial, sin que haya tenido ninguna aprobación oficial hasta ahora.

Es conocida la ausencia de planificación en estos momentos en el país y RENFE, con esta actitud, trataba de adelantarse, de estar preparada para ofrecer ideas y soluciones que se coordinaran con unos planes generales, no ya solamente de transporte, sino de desarrollo del país.

Evidentemente, el plan de RENFE habrá de coordinarse —lo conoce ya en su versión inicial el Ministerio de Transportes— con el resto de los modos de transporte. Creo que para este paso, muy trascendente, es sustancial la

reciente creación de un Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Si esto va a conducir o no a la aprobación de un planteamiento ante estas Cortes de una Ley General del Transporte, quien tiene que contestarles es el Ministro, no yo.

La segunda parte de la pregunta era que si contemplaba el Plan Director de RENFE su adecuación a los planes de ordenación territorial de carácter regional y a los planes de áreas de expansión industrial.

Efectivamente, en la redacción del Plan, por ser ésta una clara tendencia o demanda en el futuro de la colectividad, se han tenido muy en cuenta los planes regionales y la influencia que iban a tener sobre RENFE y, en consecuencia, los planes de ordenación territorial, y los planes de áreas de expansión industrial.

En definitiva, la contestación a esta segunda parte es claramente afirmativa.

Hay varias preguntas más presentadas por el Partido Socialista y vamos a ir las contestando.

La segunda pregunta es: Según se observa en la evolución de la cuenta de explotación durante los últimos cinco años, los conceptos del costo que se disparan de forma más acelerada son los relativos a materiales y varios e intereses.

Por todo ello y dado que tales conceptos están referidos a la financiación, compras y pagos por servicios del exterior:

- a) ¿Qué política de financiación se sigue?
- b) ¿Qué controles eficaces existen en la política de compras?
- c) ¿Qué sociedades prestan servicio del exterior a RENFE que justifiquen su creciente dependencia: TRANSFESA, TALGO, SEMAT, CAMPSA, etc?
- d) ¿Cómo se va a efectuar la supresión del canon de coincidencia a RENFE?

Voy a contestar. En primer lugar, diría que no es cierto que sea el capítulo de materiales y varios el que ha tenido una evolución, un aumento más acelerado. Realmente hemos visto que de 1975 a 1976 el aumento se ha mantenido prácticamente en el 15 por ciento que se previó desde el primer presupuesto, mientras que otras partidas, como el costo de mano de obra, ha crecido el 30 por ciento.

El señor SANCHEZ BLANCO: En este sentido contempla el quinquenio 1972 a 1976; mientras que el material tiene un aumento persistente del 3,4, la partida de personal el 2 y el resto prácticamente igual, salvo exterior que se multiplica por tres, materiales y varios e intereses que se multiplica por cinco, aproximadamente. En este sentido pedía explicaciones.

El señor PRESIDENTE DE LA RENFE (Alvarez Fidalgo): ¿Contempla el quinquenio 1971-1975?

El señor SANCHEZ BLANCO: No, el quinquenio 1972-1976; en materiales y varios era en 1972 exactamente 5.000 millones y en 1976 está prácticamente en 17.000 millones.

El señor PRESIDENTE DE LA RENFE (Alvarez Fidalgo): Si está metido el año 1976, tengo que hacer una aclaración de tipo contable. El año 1976 RENFE adopta plenamente el Plan Nacional de Contabilidad. Ello exige pasar de contabilizar por netos a contabilizar por brutos, lo cual viene impuesto por dicho Plan Nacional de Contabilidad.

Entonces, partidas que no se contabilizaban más que por su resultado en ingresos —y ahora me referiré a una muy concreta— pasan a contabilizarse por brutos y aparece la totalidad de ingresos. Aparecía antes en ingresos sólo el saldo y ahora aparece en ingresos varios el bruto del ingreso y en materiales el bruto del gasto.

Concretamente, por ejemplo, me acuerdo con toda exactitud ahora de la actividad de RENFE en transporte por carreteras que respecto a 1972-1973 no se contabilizan más que el resultado neto positivo en ingresos, mientras que en 1976 aparece una fuerte partida de 1.600 ó 1.800 millones en gastos. No recuerdo la cifra exacta. Este cambio de contabilidad hace aumentar el valor absoluto del capítulo de materiales y varios. Y así como he citado este caso, hay otros más. Como digo, se trata simplemente de un problema de cambio de contabilidad, de sistema contable.

La partida de intereses, evidentemente, evoluciona de una manera elevada y está relacionada con esta pregunta concreta: ¿Qué política de financiación se sigue?

El Presupuesto e Inversiones de la Red, del cual no hemos hablado hasta ahora, tiene tres fuentes de recursos: Los fondos generados por Red y las amortizaciones; los fondos que no consignan los Presupuestos Generales del Estado y la financiación exterior que se nos permite cada año para aportar recursos a la inversión.

De esta financiación exterior, los intereses los paga la Red y los carga a su cuenta de Explotación, y la amortización va a una partida especial del Presupuesto que es ésa que ha provocado este aumento de 541 millones por la devaluación de la peseta. También el concreto problema del crédito extraordinario de 12.150, que ahora solicitamos.

Aproximadamente lo que se consigna en Presupuestos y la financiación exterior vienen a ser partes iguales, 40 y 40 por ciento del total de recursos, y el 20 por ciento son los fondos propios. Esa financiación exterior, evidentemente, está a través del pago de intereses, recargando las cuentas de explotación, y, en definitiva, esta financiación exterior lo que viene a suplir es una falta de consignación de los Presupuestos Generales del Estado de inversiones para la Red. Se emplea este mecanismo como sustitutorio del de apoyo de la financiación exterior. La devaluación de la peseta, a lo largo de estos años, está produciendo un importante incremento. Está obligando todos los años a recurrir a la financiación exterior con las cargas que de ella vienen. Por otra parte, estas cargas en pesetas aumentan aún mucho más por las sucesivas devaluaciones de la peseta.

¿Qué controles eficaces existen en la política de compra?

Como he dicho antes, el año pasado, en abril o mayo, se adoptó decididamente la política de redactar un presupuesto realista. Creo que esta afirmación queda asegurada por el hecho de que la previsión del presupuesto se cumple con una disminución casi nula al cierre del ejercicio. Pero, paralelamente, también se implanta un control de presupuestos, técnica moderna de gestión, con un proceso mecanizado en que normalmente el día veintitantos de cada mes conocemos con precisión la totalidad de los gastos realizados en el mes anterior

en las distintas Direcciones y actividades y acciones que componen el Plan de RENFE.

Esta documentación da origen a una serie de reuniones de control, etc. En definitiva, puedo asegurarles que hay un mecanismo montado de control realmente eficaz.

¿Qué sociedades —preguntan— prestan servicio del exterior a RENFE que justifiquen su creciente dependencia? TRASFESA, TALGO, SEMAT, CAMPSA. En estas empresas...

El señor SANCHEZ BLANCO: Lo que quiero es que clarifique exactamente esa frontera entre lo que puede ser empresa que preste servicios, y que por la cuenta de explotación llaman servicio del exterior, de lo que puede ser TALGO, que creo que no está en esa partida.

El señor PRESIDENTE DE LA RENFE (Alvarez Fidalgo): Vamos a ver. Aquí, cuando se citan nombres de empresas relacionadas de manera importante con RENFE, yo siempre observo que aparecen grupos distintos. Empresas como TRASFESA o SEMAT, que son propietarias de vagones particulares y que se dedican con esos vagones de su propiedad a ejercer la actividad del transporte en la Red Ferroviaria en unas determinadas condiciones.

Yo quisiera resaltar que esta política de fomento de la construcción de vagones particulares es una política que promueve muy decididamente RENFE, como todas las Administraciones europeas, porque, en definitiva, estas empresas que se dedican a esta actividad nos vienen a relevar de una inversión importante —la construcción de estos vagones—, y de otra parte se convierten en promotores de tráfico para la Red o vinculan los tráficos que ya poseen al modo ferroviario. Por estas razones, todas las empresas ferroviarias tienen en mayor o menor grado una política de protección a la construcción de vagones particulares.

La totalidad de empresas que son propietarias y exportan vagones particulares están organizadas en una asociación denominada «Liga de propietarios de vagones» y, para todas ellas, RENFE da unas mismas condiciones.

Transfesa no es ni más ni menos. Transfesa tiene sus relaciones con RENFE en las mismísimas condiciones que tiene todo pro-

pietario de vagones particulares, siendo la única diferencia que Transfesa es la más importante de todas ellas, pero eso no establece ninguna relación discriminatoria respecto a las demás, porque se rigen todas por el reglamento de vagones particulares.

De otra parte, salen siempre empresas que tienen una actividad de suministro a RENFE, sea porque suministran material móvil u otro tipo de equipos y esto RENFE lo contrata con una licitación por delante y, por lo tanto, en las mejores condiciones de concurrencia que puede obtener en el mercado.

Ciertos sectores del mercado tienen su oferta relativamente enrarecida y son, digamos, un semimonopolio y, por otra parte, RENFE es a su vez un monopolio que compra y las relaciones son duras y difíciles, pero el sistema de compra en general es por licitación.

Y aparece otra serie de empresas que son prestatarias de algún servicio a RENFE, tal como puede ser Coches-Camas, tal como puede ser la aquí citada de Talgo. Están claros los servicios, pienso yo, que Coches-Camas presta a RENFE. Hoy por hoy, RENFE es titular del servicio y de la totalidad de él, gestiona parte de ello con auxilio de una empresa de servicios que es Coches-Camas y esta situación hasta el año 1976 era, en el conjunto de la relación, positiva para RENFE.

La Empresa Talgo (patentes Talgo), como ustedes saben —o no sé si saben—, realiza servicios a RENFE. RENFE es la propietaria de todo el material Talgo y su explotación. Patentes Talgo presta a RENFE el servicio de conservación del material, es decir, toda la reparación, entretenimiento periódico, reparación de averías, etc. Esto lo realiza la empresa Patentes Talgo y presta también el personal de acompañamiento de los trenes que mantienen el entretenimiento de equipos especiales de aire comprimido, etc.

Este conjunto de relaciones está reglado por un contrato que ha tenido sucesivas evoluciones y que en este momento está sometido a una revisión desde primero de año, y una revisión a fondo.

En último lugar, la pregunta ¿cómo va a afectar la supresión del canon de coincidencia a RENFE?

En el aspecto económico, desgraciadamen-

te, de forma muy adversa. Prácticamente el año que viene desaparece el canon de coincidencia, que ha tenido, aparte de esta reducción que hemos visto en 1976, otras reducciones posteriores, y ahora está sometido a una rápida y progresiva reducción que, en la práctica, termina con su cuantía este año. De mantenerse el canon de coincidencia de carreteras en sus prístinos valores unitarios, dada la previsible evolución del parque, los ingresos de RENFE por este concepto serían el año que viene del orden de 4.500 millones. Es decir, esto va a producir a la cuenta de explotación de la red un impacto negativo de 4.000 millones de pesetas.

Y, finalmente, hay dos preguntas más del P. S. O. E. Una de ellas es: Teniendo presente que RENFE es una empresa pública y atendiendo a una mayor clarificación informativa en la gestión, ¿qué planes existen para que las centrales sindicales representativas de los trabajadores del sector tengan acceso a la información y a la gestión de la RENFE?

Yo diría que acceso a la información lo han tenido siempre y, evidentemente, lo seguirán teniendo.

Respecto a la gestión, nuestra postura es la siguiente: nosotros tenemos ahora institucionalizadas las relaciones, una vez desaparecido el sindicato vertical, con el denominado Pleno de representantes de los trabajadores ferroviarios que integra a la mayoría de las tendencias existentes. Pero, evidentemente, se trata de un órgano provisional. Creo que RENFE fue la primera en aceptar el diálogo de una contratación colectiva con ellos. La primera empresa pública, por descontado. Pero, insisto, pienso que se trata de un órgano provisional que ha valido muy eficazmente para servir de interlocutor en las relaciones trabajadores-empresa en este período, pero que, en breve plazo, al celebrarse elecciones generales sindicales en el país, quedará sustituido por unos órganos, los que fueren, definitivos de representatividad. Con estos órganos así elegidos por una vía democrática, clara y controlada, RENFE está dispuesta a dialogar sobre los muchos aspectos de unas nuevas relaciones con sus trabajadores, incluyendo en ello el sustancial aspecto de su participación en la gestión.

La otra pregunta es: Tras la última reforma de la Administración, RENFE ha pasado a depender del Ministerio de Transporte. ¿Qué coordinación existirá entre los Departamentos de Obras Públicas y Transportes en relación a RENFE?

La totalidad de competencias que anteriormente ejercía en el campo del transporte terrestre, y concretamente en el ferroviario, el Ministerio de Obras Públicas, ha pasado al Ministerio de Transportes. La coordinación entre estas competencias de transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las competencias que tiene el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, evidentemente, es un problema a resolver a nivel de Gobierno, y yo, realmente, poco les puedo decir en este momento.

La relación de RENFE se desarrolla ahora, sustancialmente, con el Gobierno a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. No sé si la pregunta se refiere a esto, o a las competencias del Ministerio de Obras Públicas que afectan a RENFE.

El señor SANCHEZ BLANCO: En ese sentido está formulada la pregunta.

El señor PRESIDENTE DE LA RENFE (Alvarez Fidalgo): Entonces, si está formulada con un carácter general, debo decir que el intentar la coordinación de transporte y urbanismo es un problema de Gobierno; ahora bien, lo que sí puedo afirmar, y hay hechos concretos que están en marcha, es que seguimos manteniendo una perfecta relación con el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Respecto al punto de las realizaciones concretas he de decir que esta semana pasada ha habido una serie de reuniones técnicas que afectan a la ordenación del territorio y el miércoles que viene tendremos una nueva reunión. En este aspecto están funcionando bien las relaciones, aunque en su carácter general y global sea un problema de Gobierno.

Las preguntas que formula el Grupo parlamentario de U. C. D. al Presidente del Consejo de Administración de RENFE son las siguientes:

«Desgraciadamente viene siendo práctica habitual en España el que los medios infor-

mativos den cuenta de accidentes ocurridos en las líneas de RENFE, muchos con pérdida de vidas humanas o graves lesiones. A la vista de ello, este Grupo Parlamentario desea solicitar información acerca del número de accidentes por año en 1976, porcentaje en relación a las magnitudes de líneas y número de horas del servicio, así como su comparación estadística con años anteriores y con otros servicios ferroviarios europeos, en la consideración de que la seguridad en la prestación del servicio público y de las medidas para su logro óptimo han de figurar muy destacadamente en el control parlamentario de esta actividad y no sólo para su financiación, que en este momento se efectúa».

Yo diría que, efectivamente, la accidentalidad es un tema del que no se libra ningún modo de transporte. Quizá una de las características del transporte ferroviario sea la seguridad, especialmente si lo comparamos con la alternativa o con el modo de transporte más competitivo o más alternante que es la carretera. Voy a dar a SS. SS. unas cifras sobre la marcha, basándome en la Memoria y el Informe Económico de este año. La pregunta se refería a la evolución de los accidentes imputables a la Red durante 1976 (aclaro que el término «accidente imputable» es un término definido por la Unión Internacional de Ferrocarriles, con cuyas normas confeccionamos las estadísticas todas las administraciones) y su comparación con los habidos en 1975. Los datos son los siguientes: en 1975 hubo en total 204 accidente imputables a la Red. En 1976 este número ha sido de 179, es decir, ha habido un descenso de 25 accidentes en números absolutos.

En el índice de frecuencia, el número de accidentes por millones de kilómetros/tren, que responde a otra parte de la pregunta, en relación con los servicios, fue en el año 1975 1,9 accidentes, y en 1976 1,5; es decir, ha habido una disminución de cuatro décimas que, a estas alturas de valores, es importante disminución.

En relación con otras administraciones ferroviarias europeas, el índice de frecuencia de RENFE es el tercero de los países europeos, el tercero en bondad, quiero decir. Están mejor que nosotros en seguridad Italia, con un índice en 1975 de 0,5; Francia y Suiza.

Están ya por detrás de nosotros Holanda, Alemania, Yugoslavia, Noruega, Austria, Suecia, etc. Es decir, RENFE es la tercera en el «ranking» europeo, ocupando una posición buena. Creo que esto responde a esta pregunta.

La segunda pregunta era la siguiente:

«Recientemente se ha solicitado por el personal de la Compañía la dimisión de altos directivos de la misma en situación de cierta conflictividad».

«Este Grupo Parlamentario desearía información detallada sobre las causas de dicha petición, así como de las líneas generales de la Compañía en sus relaciones con el personal a su servicio y del índice de conflictividad anual que padece respecto a otros sectores.»

Efectivamente, existe esta petición del pleno de representantes a que antes nos referíamos en el sentido de la dimisión de la alta dirección de RENFE. Sus Señorías preguntan las causas de esta petición. Yo a eso no tengo más que remitirme a las propias que aducen los trabajadores y que, más o menos, son las expuestas en un escrito en que afirman que «la falta de entendimiento entre la alta dirección de RENFE y los trabajadores es una prueba evidente del desfase que existe entre la realidad político-social que actualmente vive el país y la mentalidad de estos dirigentes que fueron nombrados por el anterior sistema político y que no comprenden que los representantes de los trabajadores han cambiado». Creo que esto contesta, por boca de los propios interesados, las causas de esta petición, pero me van a permitir que las analice.

Creo que la actual alta dirección de RENFE, como decía antes, fue la primera en dialogar su contratación colectiva con unos órganos paralelos o representativos de la entonces oposición sindical; ha sido la primera y, que yo sepa, hasta ahora, la única empresa importante que ha concedido una amnistía laboral total. En consecuencia, tengo que discrepar del criterio de la representación social en este punto.

También discrepo de la acusación de que se trata de unos dirigentes que fueron nombrados por el anterior sistema político. En

RENFE, el único cargo de decreto es el del Presidente del Consejo de Administración, y yo fui nombrado por el primer Gobierno de la Monarquía a finales de 1975. También son nombrados por acuerdo del Consejo de Ministros los miembros del Consejo de Administración. En este momento, salvo dos, todos los miembros del Consejo de Administración de RENFE fueron nombrados este año; y constituye un equipo relativamente joven en comparación con la edad media que suele tener un Consejo de Administración.

Finalmente, el resto de miembros de la alta dirección de RENFE: Director General; Director General Adjunto, Directores, etc., he de decir que son unas personas que han llegado a estos cargos tras una larga carrera ferroviaria, promocionándose dentro de esta actividad y alcanzando estos puestos de responsabilidad por una selección de carrera profesional. No han sido nombrados por nadie en este sentido, sino que han sido el producto de la selección de un personal de larga vida ferroviaria, desarrollada íntegramente en la empresa.

En cuanto a las líneas generales a seguir por la Compañía en sus relaciones con el personal a su servicio, yo diría que en RENFE no existe una pugna clásica trabajo-capital. Es decir, no es una sociedad privada, su capital es propiedad del Estado, de todos los españoles: Por lo tanto, sus verdaderos propietarios son los 35 ó 36 millones de españoles, y no existe el concepto clásico de pugna entre el capital y el trabajo.

Pero sí quiero dejar muy claro con qué espíritu se sienta a dialogar con sus trabajadores la Dirección de RENFE. Esta Dirección, que es una Dirección, como hemos visto, profesional, ha de sentarse a dialogar con sus trabajadores tratando de establecer el más exquisito equilibrio posible entre las legítimas aspiraciones de sus trabajadores y las no menos legítimas aspiraciones de la colectividad, que es la que en definitiva paga la totalidad del servicio público ferroviario a través, ya sea de las tarifas, ya sea de los Presupuestos Generales del Estado. Y tratando de establecer este equilibrio, hay veces que no le resulta posible, como es lógico, acceder a la totalidad de los planteamientos, especialmente de contenido económico, de sus tra-

bajadores. Este ha sido concretamente, el motivo del conflicto, como SS. SS. saben, de dos horas de protesta, que últimamente ha habido en la red y que realmente ha sido la única situación de conflicto, de huelga, que se ha planteado en ella desde el año 1934 hasta nuestros días.

Nosotros, como antes he dicho, teníamos un convenio colectivo pactado con el personal; este convenio colectivo contenía una cláusula, la 9, en la cual se preveía que a lo largo de este año comisiones representantes de ambas partes discutirían una serie de términos, para modificar los reglamentos, las relaciones de la empresa con los trabajadores, pero con la condición de que no tuvieran ningún contenido económico, o éste fuera mínimo. Las que eran peticiones de modificación de condiciones reglamentarias, fueron atendidas prácticamente todas por RENFE, excepto aquellas que no dependían de su voluntad, a las que, evidentemente, no podía acceder.

Las peticiones de carácter puramente económico que acompañaban a los de tipo reglamentario suponían 5.000 millones de pesetas y RENFE, en estas circunstancias que ustedes han visto, no podía acceder más que a una paga extraordinaria de 6.000 pesetas, que ha sido la ofrecida y pagada, pero protestada con la huelga por los trabajadores. Creo que esto contesta a la totalidad de la pregunta.

La siguiente pregunta se refería a si existe alguna discriminación en el empleo del material rodante de la Compañía entre las distintas zonas del territorio nacional, en particular entre las áreas deprimidas y las de mayor desarrollo, y en caso afirmativo las causas de este trato desigual, referido a la calidad de los vagones utilizados y no a la cantidad.

Yo diría que en absoluto existe un trato discriminatorio. Entre áreas deprimidas y áreas de mayor desarrollo sí existe una diferencia en calidad y cantidad de los servicios prestados en unas y otras zonas. Esto es evidente y patente, pero RENFE dispone de unos medios limitados siempre, que tiene que adaptar a las demandas reales que se producen. Evidentemente las zonas desarro-

lladas, tanto en el servicio de viajeros como en el servicio de mercancías, demandan mayor cantidad de servicios y mayor calidad de ellos. En consecuencia RENFE lo que trata es de dar el mismo grado de satisfacción a la totalidad de la demanda que tiene por delante, pero no existe absolutamente ninguna discriminación. Esto creo que es todo, señores.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias al señor Presidente de RENFE por su contestación pormenorizada a las preguntas.

Ruego a los señores Diputados que no abandonen los escaños porque está ya aquí el señor Subsecretario de la Marina Mercante y a continuación vamos a proceder a la sesión informativa en relación con otro crédito extraordinario. *(El señor Otero Madrigal pide la palabra.)*

Tiene la palabra el señor Otero Madrigal.

El señor OTERO MADRIGAL: A título de pura curiosidad quiero exponer un hecho que indica que ha habido corrupción en RENFE. Hace cuatro años me enteré que se pagó una comisión importante en el Aeropuerto de Ginebra a un funcionario de la RENFE que había adquirido material en un país americano, que no quiero citar. Esto sucedió hace cuatro años y podría dar datos —no los doy, porque no es necesario—, pero espero que en la nueva administración se vigile para que no se repitan estos hechos, que supusieron cientos de miles de francos suizos, que se dejaron en Suiza. Esta historieta, que no tiene mucha importancia, pero que denuncia la corrupción que ha existido, convendría tenerla en cuenta en el futuro de todas las compras que se hagan por RENFE.

El señor PRESIDENTE: Señor Otero, no procedía hacer más preguntas que las que se han hecho en su momento por escrito. De todos modos, aunque no hay ninguna acusación concreta en relación con la administración de RENFE en los momentos actuales, si el señor Presidente quiere contestar puede hacerlo, pero no quisiera que se abriera debate sobre el tema.

El señor OTERO MADRIGAL: Yo tampoco.

El señor PRESIDENTE DE LA RENFE (Alvarez Fidalgo): Lo que puedo decirles a ustedes es que no tengo conocimiento en absoluto de esos hechos. Es más, en este momento ni conozco ni recuerdo ninguna adquisición de material en Norteamérica hace cuatro años. España adquirió hace muchos años, y con cargo a la ayuda americana, material americano, pero esto fue creo que a primeros de la década de los sesenta y finales de la de los cincuenta. A partir de entonces me parece que RENFE no ha importado material americano y todas sus adquisiciones de material las está haciendo en la industria española, aunque ésta fabrique con patentes de industrias extranjeras, pero lo está adquiriendo todo, repito, a la industria nacional.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Presidente de RENFE.

Queda concluida esta parte de la Sesión informativa. Continuaremos inmediatamente. Ruego a los señores Diputados que no se muevan de los asientos. *(Pausa.)*

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: Señores Diputados, está con nosotros el señor Subsecretario de la Marina Mercante, don Carlos Barreda, acompañado del Delegado del Estado en la Compañía Transmediterránea, don José Ramón Aymerich.

La razón de su presencia es la de informar en relación con el proyecto de Ley de Concesión al Presupuesto en Vigor de la Sección 23, Ministerio de Comercio, de un Crédito Extraordinario de 2.205 millones de pesetas para abono a la Compañía Transmediterránea, S. A., de las subvenciones a las líneas de comunicación rápida y regulares de soberanía, correspondientes a los tres últimos trimestres del año actual.

Rogaría al Subsecretario, después de darles las gracias por su presencia aquí y de congratularnos por ello, que informe sobre las razones que han llevado a solicitar este crédito extraordinario, en un plazo de tiempo que no excediera de veinte minutos si fuera posible.

El señor SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE (Barreda): Muchas gracias por sus amables palabras. Trataré de ser breve haciendo primero una exposición de las circunstancias que nos han llevado a la situación actual en lo que se refiere a la petición de un crédito extraordinario para acudir a las subvenciones de la Compañía concesionaria de las líneas marítimas de soberanía, según las cláusulas del contrato bajo las que se rigen las relaciones Estado-Compañía concesionaria. Para ello, permítanme que haga una breve exposición histórica de los hechos.

Según el artículo 4.º del Decreto de 22 de febrero de 1952, la vigencia del contrato entre la Compañía Concesionaria de los Servicios de Comunicaciones de Soberanía y el Estado es de veinticinco años.

El segundo párrafo del citado artículo 4.º establece que los veinticinco años de concesión comenzarían a contarse desde la fecha que quedaran implantados los servicios, y debiera considerarse prorrogado a menos que dos años antes de su terminación no hubiera sido denunciado por una de las dos partes. La prórroga tácita a que se refiere el artículo 4.º no excedería, en todo caso, de dos años.

Por Decreto de 13 de febrero de 1975, el Gobierno, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, entonces enclavada en el Ministerio de Comercio, denuncia el contrato haciendo uso de la facultad que le concede el instrumento legal que regula la concesión. De acuerdo con lo anteriormente expuesto, dicho contrato finalizó el 31 de marzo de 1977.

Durante el tiempo que media entre la denuncia del contrato y la finalización de su vigencia, se presentaron varios proyectos al Gobierno para tratar de resolver el futuro de los llamados Servicios de Comunicaciones Marítimas de Soberanía, proyectos que no tuvieron sanción favorable, por lo que, muy próxima ya la fecha de rescisión del contrato, y ante la situación de posible vacío en los servicios marítimos, vacío que podría producir un colapso en los transportes marítimos de pasajeros, y considerando la proximidad del comienzo de la temporada turística, el Gobierno, en su reunión de 24 de

marzo de 1977, acuerda —mediante Orden Ministerial de la misma fecha— la continuidad de la prestación de los servicios hasta el 31 de diciembre de 1977.

La Compañía Concesionaria presentó recurso de reposición contra dicha Orden Ministerial con fecha 27 de marzo.

El contrato que regula las relaciones entre el Estado y la Compañía Concesionaria dice en su artículo 77 que «El Estado subvencionará los servicios con una cantidad que podrá ser modificada en más o en menos, e incluso anulada con arreglo a los resultados de la explotación».

A estos efectos, la subvención tendrá por objeto equilibrar los conceptos de gastos e ingresos definidos en la forma siguiente:

Capítulo de gastos:

Los de tráfico y explotación, convenientemente ordenados y detallados, incluyendo entre los mismos los de arrendamiento de buques según los contratos aprobados.

Los de conservación y entretenimiento de la flota, convenientemente detallados y que apruebe la Subsecretaría de la Marina Mercante, a propuesta de la Delegación del Estado.

Los de amortización de los buques propiedad del Concesionario, a razón del 4 por ciento anual de su valor aprobado, en la parte no afectada por el Crédito Naval y del tanto por ciento exigido por el Instituto de Créditos para la Reconstrucción Nacional en la parte gravada por el mencionado Crédito Naval.

Porcentajes similares para amortizar las transformaciones en los buques propiedad del concesionario.

El costo del seguro, incluso el riesgo de guerra, en su caso, de los buques propios y de los arrendados, cuando este concepto no esté incluido en el canon de arrendamiento.

Los impuestos, contribuciones, arbitrios del Estado, Provincia y Municipio, cuotas sindicales y otros a cargo de la empresa concesionaria, sin computar entre ellos los que corresponda satisfacer a los accionistas.

Los gastos generales de administración, con el límite máximo que el Delegado del Estado juzgue equitativo señalar.

Los gastos originados por los servicios de

inspección, intervención y delegación del Estado.

El 5,5 por ciento como interés del capital circulante que se estime, a propuesta de la delegación del Estado.

En concepto de interés y beneficio, un 3 por ciento anual de la parte del valor actual de los buques propiedad del concesionario, concedido como crédito por el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, y el 4,5 por ciento del valor actual de aquéllos, en el año de la liquidación.

El 4 por ciento del sobordo bruto anual realizado por toda la flota movida por la Compañía, en relación con el contrato como prima de gestión y gastos no incluidos en los conceptos anteriores, y con independencia del 2 por ciento de sobordo que, según el artículo 18, será abonado a los arrendadores dentro de los términos de los respectivos contratos.

Capítulo de ingresos:

Los de tráfico proporcionados por los buques propios y arrendados.

La subvención líquida percibida, una vez descontadas las cantidades que para sostenimiento de las Instituciones benéficas o de previsión determina el artículo 26.

Cualquier otro ingreso que, dentro de los términos del contrato, provenga de la explotación de la flota.

La subvención que el Estado debe pagar a la Compañía Concesionaria es la diferencia entre el capítulo de gastos y el de ingresos, según se definen en los párrafos del contrato leídos anteriormente.

La Administración de la Compañía ha sido controlada por un Delegado del Estado permanente y su contabilidad intervenida por la Intervención del Estado y por el Tribunal de Cuentas del Reino. La compañía ha liquidado siempre con déficit, que ha sido creciente especialmente en los cinco últimos años, en los que casi se ha triplicado el déficit y consecuentemente la subvención, que ha pasado de 1.215 millones en 1972 a 3.342 millones en 1976.

La inflación de costes y la falta de movilidad de las tarifas han sido las principales causas de estos aumentos.

Las pérdidas se distribuyen en el último año en cifras aproximadas de la siguiente

forma: 900 millones, en las líneas de Baleares/Península; 316 millones en las líneas africanas; 2.000 millones en las líneas Canarias/Península y tráfico interinsular canario, y 126 millones en otros tráficos.

La Compañía cuenta en la actualidad con 34 buques, de los cuales 5 cuentan con más de veinticinco años; 7 cuentan con más de veinte y menos de veinticinco; 4 cuentan con más de quince y menos de veinte; 9 cuentan con más de diez y menos de quince, 6 cuentan con más de cinco y menos de diez, y 2 cuentan con menos de cinco años.

Su valor contable, deducidas amortizaciones y crédito naval vivo, es de 2.415 millones de pesetas.

Los tráficos actuales son: 8 líneas Península/Baleares; 4 líneas interinsulares Península/Baleares —estas cuatro líneas con 94 salidas semanales—; 4 líneas en el Estrecho —77 salidas semanales—; 3 líneas Península/Canarias —3 salidas semanales—, y 6 líneas interinsulares Canarias —33 salidas semanales.

El personal de la compañía se distribuye como sigue: tripulantes, 3.000; tierra, 230, Consignación, 450, y Servicios auxiliares, 100: Total 3.780 personas.

En los Presupuestos Generales del Estado de 1977 no figuró ninguna partida con destino a la subvención a la Compañía Concesionaria de los Servicios de Comunicaciones de Soberanía, lo que promovió dos expedientes de crédito extraordinario para poder atender a las obligaciones derivadas del mantenimiento de dichas líneas, diferenciándose aquí las cantidades correspondientes al primer trimestre de 1977, que estaba dentro del período de vigencia del Contrato de Concesión, crédito extraordinario que ya fue aprobado por Ley 35/1977, de 23 de mayo, y las correspondientes a los restantes nueve meses, crédito pendiente de aprobación, que es el objeto de la información pedida por esta Comisión.

Antes de terminar explicándoles a ustedes la necesidad de la existencia de las llamadas Líneas Marítimas de Soberanía, creo que sería útil ahora que el Delegado del Estado en la Compañía Concesionaria les diera a ustedes un informe breve de la situación económica de las relaciones Estado-Compañía.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Aymerich.

El señor DELEGADO DEL ESTADO EN LA COMPAÑÍA CONCESIONARIA (Aymerich): En el momento actual, pendiente de los anticipos de Tesorería por percibir de los meses de julio, agosto, septiembre y octubre, y próximamente noviembre, puesto que son anticipos mensuales, la situación de las cuentas de la Compañía Transmediterránea con el Estado es la siguiente.

El resultado de la cuenta de 1976, ya verificado por la Intervención General del Estado, arroja a favor de la Compañía un saldo de 1.537.669.544 pesetas, la subvención que hemos dicho de los meses pendientes arroja la cantidad de 630 millones.

A continuación figuran partidas antiguas y pendientes de liquidar por distintos Ministerios, como es de transportes efectuados en buques de la Compañía por la evacuación del Sahara, en 44.900.000.

Interior, por transportes de indigentes desde el año 1969, 2.100.000.

Requisita de buques para transporte militar, 50.100.000.

Otros Ministerios, en servicios, 8.100.000, y cuenta especial de los buques «Ciudad de La Laguna» y «Villa de Agaete», por diferencias de intereses y tipos de interés, 221.400.000.

Ello hace un total de 2.654.302.884 pesetas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Aymerich. Por favor, continúe el señor Barreda con su exposición.

El señor SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE (Barreda): Lo que quería dejar sentado es que el crédito que se solicita de los 2.205.149.580 pesetas se refiere por tanto a la subvención previa que se ha calculado, correspondiente a los nueve meses que transcurren desde el 31 de marzo de 1977, fecha de caducidad del contrato, hasta el 31 de diciembre de 1977, final de la pórroga que el Gobierno decidió en la Orden ministerial que antes citaba.

Por tanto, independientemente de la información que el Delegado del Estado nos ha dado sobre las relaciones entre el Estado y la

Compañía, que únicamente expresan que el Estado es deudor a la Compañía en una serie de partidas que no ha liquidado, está claro que la Compañía está en situación de tesorería difícil. Por esta circunstancia, lo que en este crédito extraordinario se solicita es simplemente una subvención provisional por los nueve meses que se ha prorrogado el contrato, como consecuencia de la decisión de esa Orden ministerial que, como ya he dicho antes, fue protestada por la Compañía.

Ahora me gustaría, con permiso del Presidente, hacer una exposición muy breve de las necesidades de asistencia a las líneas marítimas de soberanía y nuestro concepto de cómo deben ser explotadas.

Primero.—La razón fundamental de la existencia de estos tráficos es el enlace de la Península con los territorios insulares, así como con las plazas africanas. Por la misma razón que el Estado provee medios de enlace terrestres entre los territorios peninsulares, es necesario enlazar a las islas que constituyen parte del Estado español con el resto del territorio. Entiendo que este enlace no es, ni más ni menos, que un servicio público y como tal tema de relevante importancia para el Estado.

El coste de la insularidad, a la que indudablemente debe acudir el Estado, está formado por elementos muy diversos, pero fundamentalmente por aquellos que tratan de unir el territorio continental con el insular, y éste es el caso concreto y la razón fundamental de las líneas llamadas el día en que se crearon Líneas Marítimas de Soberanía y que hoy deberían llamarse, en cuanto a su función, Líneas Marítimas de Interés Nacional.

Por otro lado, está muy claro que un país que figura a la cabeza de los países turísticos necesita proveer al tráfico turístico de medios adecuados y, aunque este concepto no se contemplaba en el acuerdo hasta ahora vigente, que regulaba la explotación de las Líneas Marítimas de Interés Nacional, hoy día ha de tener una especial importancia, si queremos que el turismo se desarrolle adecuadamente en una parte tan fundamental como el transporte de pasajeros.

Las líneas de acción, que a juicio del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y

de la Subsecretaría de la Marina Mercante deben seguirse para desarrollar la explotación de las Líneas Marítimas de Interés Nacional, serían las siguientes:

a).—La explotación de las Líneas directamente por el Estado. La falta de interés de la actual Concesionaria por continuar en el contrato y la inexistencia de la pluralidad necesaria para convocar un concurso, nos hace creer que la única vía práctica para resolver el problema en el futuro es la de que el Estado se haga cargo de la administración de las Líneas Marítimas de Interés Nacional.

b).—La racionalización de la explotación de los servicios, tratando de mejorarlos en su organización y en su prestación.

c).—El desarrollo de una política de tarifas realistas, no olvidando que la justa compensación que ha de darse a los residentes en los territorios insulares o plazas africanas no debe confundirse con la innecesaria subvención al tráfico turístico.

d) La renovación de la flota, adecuando los buques a las necesidades del tráfico moderno, no sólo para mejorar los servicios, sino para que también la explotación sea más rentable.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Subsecretario.

De acuerdo con lo establecido, tienen dos o tres minutos los representantes de los Grupos Parlamentarios para que presenten a la Mesa por escrito las preguntas, con objeto de seleccionarlas, en su caso, para que el señor Subsecretario proceda a la contestación. (Pausa.)

El señor PRESIDENTE: El Subsecretario de la Marina Mercante tiene ya en su poder las preguntas que le han hecho y, antes de contestarlas, va a dar lectura de cada una de ellas, con objeto de que los señores Diputados y los periodistas se enteren de su contenido.

El señor SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE (Barreda): Las preguntas que presenta el Grupo Socialista son las siguientes.

Primera. ¿Cuál es la estructura de capital hoy de Transmediterránea?

Segunda. ¿Cuántos buques estima pueden ser útiles si se modernizan y racionalizan los servicios?

Tercera. ¿Qué conexiones existen entre la Transmediterránea, o sus principales propietarios, y otras empresas relacionadas con ella o el sector, por ejemplo, Unión Naval de Levante?

Estas preguntas se refieren las tres a la Compañía concesionaria en sí y creo que las puede contestar mejor que yo y con más detalles el Delegado del Estado en la Compañía. Le paso la palabra, con el permiso del señor Presidente, para que conteste.

El señor DELEGADO DEL ESTADO EN LA COMPAÑIA (Aymerich): Con relación a la estructura del capital, hoy, de Transmediterránea, supongo que se refiere al accionariado. Por las noticias que la Delegación del Estado en la Compañía tiene, hay dos grupos, por así decirlo: uno de accionistas privados y otro de accionistas institucionales. Entre los accionistas privados figuran 12.500 españoles (puesto que la Compañía no puede tener acciones en propiedad de extranjeros), que representan algo más del 70 por ciento del capital de la Compañía. Alrededor de un 30 por ciento está distribuido en una cifra de cerca del 6 por ciento propiedad de la Banca March; otra cantidad más o menos similar que pertenece a una sociedad de cartera, Financiera Balboa, y otras a entidades financieras de menor importancia.

El señor SOLANA MADARIAGA (don Luis): ¿Podría pedir una aclaración a esa pregunta, o es improcedente?

El señor PRESIDENTE: Sí puede, señor Solana.

El señor SOLANA MADARIAGA (don Luis): La cifra del 70 por ciento del capital se ha lanzado quizá demasiado a bulto, en el sentido de que probablemente no hay una relación clara de que los 12.500 accionistas tengan repartido el 70 por ciento exactamente, dividiendo la parte que representa el 70 por

ciento entre 12.500. Precisamente lo que pretendo es descubrir más claramente quiénes son los accionistas que tienen mayor paquete en la Transmediterránea, ya que, a mayor abundamiento, las cifras que nos empieza a dar después de las acciones institucionales me dan dos pistas clarísimas, la Banca March y la empresa de inversiones Balboa, ya que las dos proceden de la misma mano.

Insistiría en que aclarase esa división del 70 por ciento.

El señor DELEGADO DEL ESTADO EN LA COMPAÑIA CONCESIONARIA (Aymerich): Me estoy refiriendo a la última Junta General celebrada y a los estados correspondientes de presencia de señores accionistas en esa Junta General. Por supuesto, no me he leído la relación de los 12.500 accionistas. Sí aquellos grupos institucionales, por representar unas partidas que en sí son más significativas que el número de división de acciones por cada uno de los titulares de las 12.500.

El señor SOLANA MADARIAGA (don Luis): Qué le vamos a hacer, pero me gustaría disponer de la relación. Aceptamos resignadamente la respuesta.

El señor DELEGADO DEL ESTADO EN LA COMPAÑIA (Aymerich): Lo siento, pero no tengo aquí la relación.

En cuanto a los buques que se estiman pueden ser útiles si se modernizasen y racionalizasen los servicios, ésta es una cuestión opinable. En el momento actual, y para prestar los servicios correspondientes a las líneas que están establecidas, debemos decir que inicialmente hacen falta todos los buques. Existe, como pueden ustedes suponer, un plan de renovación en base a desguace de parte de los buques útiles en servicio y su sustitución por otros en un plazo inicial de cuatro años. Pero el inicio de la nueva etapa, es decir, a partir del primero de enero de 1978, tendrá que arrancar con los mismos buques que están hoy en servicio, porque ni hay forma de sustituirlos ni tiempo hábil para ello.

En cuanto a la conexión que existe entre la Transmediterránea, o sus principales propietarios, con otras empresas relacionadas con

ella o el sector, por ejemplo, Unión Naval de Levante, que a la Delegación del Estado le conste, Unión Naval de Levante no tiene ninguna relación con Transmediterránea; ni la Transmediterránea tiene acciones de Unión Naval de Levante ni viceversa. No existe ligazón alguna a través de capital ni de ninguna otra relación. Sí existe una relación de trabajo de cierta permanencia, en razón de que precisamente Unión Naval de Levante ha sido el constructor de una parte importante de la flota de la Compañía Transmediterránea, porque es en estos momentos el único astillero que fabrica de una manera normal buques de pasaje, que son precisamente los que explota la Compañía Transmediterránea.

No sé si esto satisface o no suficientemente las preguntas.

El señor SOLANA MADARIAGA (don Luis): En próxima intervención voy a intentar pedir más aclaraciones. No quiero interrumpir el ritmo normal de las respuestas, pero me quedan lagunas, sin que estén suficientemente cubiertas.

El señor SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE (Barreda): Las preguntas que plantea el Grupo Parlamentario de U. C. D. son las siguientes:

Primera. ¿Habría alguna posibilidad de que la Compañía Transmediterránea no sea adquirida por el Estado? ¿Es posible abrir conversaciones para continuar la colaboración entre el Estado y la Transmediterránea?

Segunda. Si se produce la reversión el 31 de diciembre de 1977, ¿habría empresas que cubrirían el servicio parcial o totalmente? ¿Cuáles serían esas empresas?

Tercera. ¿Se amarraría la flota en tal caso, si se subastaran los buques en la actual situación del mercado, y se podrían atender los préstamos vivos que tiene comprometidos Transmediterránea?

Contestando a la primera pregunta, decía en el informe anteriormente que quizá habría una posibilidad de continuar el régimen actual convocando un concurso, pero resulta que a ese concurso le falta la condición fundamental, que es la pluralidad de concursantes, puesto que en este momento, indepen-

dientemente de la Transmediterránea, no existen más que tres compañías que tengan buques de pasaje, pero realmente ninguna de ellas está capacitada para cubrir, ni mucho menos, todos los servicios que actualmente cubre la Compañía concesionaria. Luego el sacar un concurso sería, una de dos, o ir a un resultado desierto o ir otra vez a la misma Compañía que hasta ahora, y ya hemos dicho que esa Compañía ha manifestado su deseo de rescindir el contrato.

No sé si la primera pregunta queda contestada. (Asentimiento.)

En cuanto a la segunda pregunta, creo que es conveniente aclarar que las líneas de soberanía nunca han sido un monopolio; es decir, si alguna Compañía ha querido situarse paralelamente en un mismo tráfico, ha podido hacerlo hasta ahora, y así, por ejemplo, en las líneas interinsulares canarias tenemos compañías que los están haciendo; incluso en Baleares también.

La Compañía concesionaria, de acuerdo con la delegación del Estado, ha hecho concesión, a su vez, para cubrir otros tráficos, a otras pequeñas Compañías. En el futuro, aunque esto es cuestión a estudiar y ver exactamente qué ventajas tiene, se podrán seguir también unos tráficos parciales por este mismo procedimiento, en el caso en que el Estado en sí mismo, si es que se define al Estado como administrador de estas líneas, no puede cubrir las todas y encuentra de interés que la cubra una Compañía privada, suponiendo que ésta dé unas ciertas ventajas y un buen servicio.

La tercera pregunta dice: ¿Se amarraría la flota en tal caso?, ¿se subastarían los buques en la actual situación del mercado? y ¿se podrían atender los préstamos vivos que tiene comprometidos la Transmediterránea? El Delegado del Estado, contestando a otra pregunta del Grupo Parlamentario Socialista, ya lo ha dicho: que en este momento, para cubrir todas las salidas que antes hemos citado, la enorme cantidad de servicios, todos los barcos de pasaje que hay en este momento en España están funcionando dentro de estas líneas de soberanía, exceptuando a los que están haciendo el tráfico a Génova y Balea-

res, que es una línea independiente de una Compañía privada.

Los barcos de pasaje de otra Compañía han acudido al tráfico del Estrecho para complementar la demanda que no podía cubrir la Compañía concesionaria, porque el turismo ha sido mayor todavía que el año anterior. De forma que si se amarran algunos barcos no será porque no hagan falta —harán falta todos—, será quizá porque algunos son tan viejos que no compensa explotarlos y habrá que recurrir a renovarlos por medio de alquiler o por medio de construcción de otros nuevos, pero en ningún caso existe peligro de que se produzca, por el hecho de que el Estado tome a su cargo la administración de las líneas, un problema laboral por falta de empleo de los tripulantes al amarrarse los barcos. No sucederá esto porque la necesidad de la explotación de las líneas de soberanía exige que todos los barcos hasta ahora disponibles en España sean utilizados. No sé si queda contestada la pregunta.

El señor PRESIDENTE: ¿Queda alguna pregunta?

El señor SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE (Barreda): No, es la última.

El señor PRESIDENTE: ¿El señor Solana quería alguna aclaración?

El señor SOLANA MADARIAGA (don Luis): Prefiero esperar a otro turno para defender la propuesta, no de ley, que hemos presentado a la Mesa, y en ese momento haré la explicación de los defectos que encontramos en las respuestas que se nos han dado. En todo caso, pido al señor Presidente que se autorice una respuesta a nuestros planteamientos, quizá como solución para no hacer esto interminable en réplicas y contrarréplicas.

El señor PRESIDENTE: Le rogaría al señor Solana que, si puede, intervenga ahora, porque ésta es una sesión informativa propiamente y en el debate no tiene por qué estar presente el Subsecretario de la Marina Mercante. De esta manera se terminaría con

la información y podríamos formar el criterio oportuno a la hora del debate y de emitir el voto. Ruego que lo haga lo más rápidamente posible.

El señor SOLANA MADARIAGA (don Luis): Respecto a la primera pregunta ya he manifestado al Delegado del Estado en la Compañía que no me siento en absoluto satisfecho. Desgraciadamente no hay datos disponibles. Me gustaría insistir en que se presentase a esta Comisión la composición del accionariado (que tenemos perfecto derecho a solicitar, puesto que se va a conceder un crédito importante a la Compañía), ya que aparece en el 30 por ciento de accionistas que lo determinan entidades de un origen tan claro como la familia March, la Banca March y la Financiera Balboa. A lo mejor nos encontramos que entre esos doce mil quinientos accionistas la división no es exacta, sino que hay grupos importantes que son origen de la misma familia. No se trata de prejuzgar en absoluto nada, sino de saber exactamente quién es quién en el accionariado de la Compañía. No pretendo nada más.

El segundo tema, que me parece que no está resuelto, son las conexiones entre la Compañía Transmediterránea y otras empresas. Me permito poner el ejemplo de la Unión Naval de Levante. Que yo sepa, en el Consejo de Administración de la Transmediterránea aparecen como Consejeros-delegados dos Consejeros de la Unión Naval de Levante, don Joaquín Buxó-Dulce de Abaigar y don Juan José Barral Soriano. Puede verse claramente que hay algunas conexiones. Admitamos, por lo menos, que es mucha casualidad. Por supuesto, si el señor representante del Estado dice lo contrario, yo me callo.

Son los dos puntos que me gustaría aclarar, si es posible ahora. En otro caso, rogaría que a la Comisión de Economía y Hacienda se presentaran estos dos temas: Las conexiones posibles y un auténtico censo del accionariado.

El señor SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE (Barreda): Para tranquilidad del señor Diputado querría decirle que las acciones de las Compañías navieras son

nominativas y no surten efectos frente a terceros hasta que no se inscriben en un Registro que existe en la Subsecretaría de la Marina Mercante. El señor Diputado tiene a su disposición este Registro en la Subsecretaría de la Marina Mercante, con todo detalle.

El señor SOLANA MADARIAGA (don Luis): Es la Comisión la que reclama, no un Diputado.

El señor SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE (Barreda): La Comisión tiene a su disposición todas las relaciones. Me temo que yo no puedo darle un detalle de los 12.500 accionistas; pero creo que lo que la Comisión está expresando ahora es su interés por saber qué participación tiene el Grupo March y qué participación tienen los que no son Grupo March. ¿Es ahí donde estamos?

El señor SOLANA MADARIAGA (don Luis): A lo mejor aparecen otros grupos que son más importantes que el Grupo March; no quiero prejuzgar en absoluto.

El señor PRESIDENTE: Por favor, no conviertan esto en un diálogo. El señor Subsecretario conteste lo que esté en su mano contestar y luego ya buscaremos más información.

El señor SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE (Barreda): Según la información que tengo, en ese 70 por ciento no parece existir ninguna conexión con grandes Compañías, ni aparece, a mi modo de ver y sujeto siempre a comprobación en el Registro que antes hemos citado, ninguna ligazón con los grandes grupos que se citaban anteriormente. Por el contrario, en el 30 por ciento sí parece que puede existir alguna relación entre ellos; sin embargo, concretamente, hablando de la Banca March, me parece recordar que la participación no excede del 5 por ciento.

Vuelvo a repetir que el Registro existe y que, por lo tanto, no hay la menor dificultad en comprobar los datos que la Comisión quiere sobre el accionariado.

Respecto a la segunda pregunta, en las re-

laciones con otras empresas, efectivamente, han existido relaciones de la Compañía concesionaria con otras empresas, porque es muy difícil aislar una Compañía de sus colaboradores puramente. Ha habido, por ejemplo, hasta hace poco, una relación con AUCONA, que era la consignataria. Hace dos años la Compañía Transmediterránea compró las acciones de AUCONA y es propietaria del cien por cien de dicha Compañía.

En cuanto se refiere al ejemplo que figura en la tercera pregunta, es posible que existan Consejeros comunes, pero eso no quiere decir que haya una conexión de capitales. Lo que me parece haber entendido al Delegado del Estado, que tiene más datos sobre el tema, es que no existe ninguna relación de capital entre una y otra Compañía, independientemente de que, por circunstancias que yo no conozco, una persona pueda ser consejero de dos Compañías, lo que sucede muchas veces entre empresas que no tienen ninguna relación.

Querría añadir algo sobre la circunstancia de que Unión Naval de Levante haya sido un proveedor habitual de la Compañía concesionaria, conforme lo decía el Delegado del Estado, en el sentido de que Unión Naval de Levante es un astillero especializado en buques de pasajes. No es el único en España, hay otros astilleros que también construyen buques de pasajes, pero de cierto porte y apropiados a las necesidades de las líneas de soberanía, es el único.

El señor PRESIDENTE: No existe ya posibilidad de hacer preguntas, a menos que sea con relación a alguna pregunta formulada en su momento. ¿Se trata de eso?

El señor MORENO DIEZ: Sí; una puntualización sobre la última pregunta.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Moreno.

El señor MORENO DIEZ: El señor Subsecretario, al responder a la última pregunta, ha dicho que en el supuesto de que la Compañía concesionaria cancelase el contrato, estos barcos no quedarían amarrados; es decir,

que habría o hay suficiente tráfico para que pudieran ser explotadas las líneas de soberanía.

Entendía yo, o daba la impresión, de que el señor Subsecretario de la Marina Mercante insinuaba que estas líneas podrían ser explotadas por el Estado. Entonces, desearía preguntarle yo si lo que transmitía aquí era una opinión particular o más bien una opinión oficial.

El señor SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE (Barreda): Es la opinión del Ministerio de Transportes, el cual ha circulado una norma por la que propone que la explotación de las líneas de soberanía sea a cargo directamente del Estado.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Subsecretario.

Con esto creo que concluye la información, puesto que se ha respondido a las preguntas formuladas por los Grupos Parlamentarios. Nosotros agradecemos al señor Subsecretario y al señor Delegado del Estado en la Compañía Transmediterránea su presencia aquí y las respuestas que han dado.

Si fuera necesario en algún momento cualquier información adicional en relación al tema de los accionistas, la Comisión acordará lo que proceda en cuanto a la forma de recabar esa información, puesto que se trata de un Registro público.

Tiene la palabra el señor Barón.

El señor BARON CRESPO: Simplemente, para una aclaración, porque no he entendido bien.

En la respuesta del Subsecretario al señor Moreno me parece que ha manifestado que el Ministerio ha circulado una norma y no he entendido si realmente se trata de una decisión interna o si hay algo elaborado como norma. ¿Podría precisarlo, por favor?

El señor SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE (Barreda): Sí, puedo precisarlo. Esto incluso se conoce y me parece que se ha publicado en algún sitio. El Ministerio de Transportes ha hecho un proyecto de norma, que ha circulado entre el Gobierno, pro-

poniendo la explotación de las líneas de soberanía por el Estado, a partir del 1 de enero de 1978.

¿Explica eso su pregunta?

El señor BARON CRESPO: Se trataría, en este caso, por definirlo de manera más técnica, de un anteproyecto de ley en estado de borrador o de normativa, ¿no es así?

El señor SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE (Barreda): No conozco qué rango tiene la propuesta, porque depende de lo que después del período de información se decida a la vista de esa norma.

El señor BARON CRESPO: Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Entonces, señores, termina esta sesión informativa y a continuación, una vez que despedamos a nuestros invitados, continuaremos el debate sobre los tres proyectos de ley que tenemos en el orden del día. *(Pausa.)*

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: Vamos a proceder al debate y, en su caso, a la votación de cada uno de los tres proyectos de ley.

En primer lugar, el proyecto de ley sobre concesión al Presupuesto en vigor de la Sección 17, «Ministerio de Obras Públicas», de dos créditos extraordinarios, por un importe total de 12.149.939.466 pesetas, para subvencionar al presupuesto de explotación y para amortización financiera de RENFE de 1976. El informe de la Ponencia, como ustedes podrán ver, es unánime en el sentido de proponer al Pleno de la Comisión la aprobación del proyecto de ley, habiéndose retirado las enmiendas presentadas.

De acuerdo con lo que se estableció en su día, parece que podría reducirse el debate a la exposición o explicación de los motivos del voto por los distintos Grupos Parlamentarios. ¿Desea algún Grupo Parlamentario hacer uso de esta facultad? *(Pausa.)* Por el Gru-

po Parlamentario Socialista tiene la palabra don Jerónimo Sánchez Blanco.

El señor SANCHEZ BLANCO: Ante todo, quisiera manifestar, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, una reserva acerca de la forma de tramitación que ha habido respecto a la falta de documentación en lo que afecta a la remisión de documentos e información sobre RENFE. En este sentido, deseamos que los órganos del Gobierno, o el propio Ministerio de Hacienda, remita en otra ocasión el correspondiente «dossier» de manera más completa y fehaciente.

En cualquier caso, queremos decir que vamos a dar nuestro voto afirmativo a este crédito, porque se trata de una empresa pública, y estamos a favor de potenciar el sector público.

Bien es verdad que tenemos una concepción del sector público que, posiblemente, difiere de lo que esta noche aquí se ha reflejado, pero porque estamos a favor de potenciarlo y sanearlo votaremos afirmativamente.

En segundo lugar, por la incidencia laboral, ya que Renfe tiene veinticuatro mil trabajadores, y lo creemos motivo suficiente.

Sin embargo, queremos manifestar, en primer lugar, y de manera rápida, para que el señor Presidente no me tenga que cortar el tiempo, que entendemos que RENFE se debe enmarcar en un concepto nuevo de empresa pública, dentro del nuevo marco político, puesto que estamos tocando temas relativos a los déficit de un período ya fenecido, y tenemos que pensar que RENFE en su futuro debe responder a un nuevo concepto político, a una democratización de las relaciones de poder a que ha de estar sometida.

En segundo lugar, RENFE, en su trayectoria hasta nuestros días, es la expresión de una falta de planificación del transporte, de la ausencia o, si queremos, de la irracional política de transporte seguida por los últimos gabinetes en materia de transporte por carretera, por ferrocarril, marítimo, etc.

Por otra parte, creemos que el tema de RENFE ha de estar conectado en el futuro con una ley general del transporte que dé paso a la elaboración de un plan general del transporte que contemple lo que hoy cons-

tituye una participación raquítica del ferrocarril en España, en el total terrestre del 18 por ciento; y el 80 por ciento es el transporte por carretera, y dentro del transporte total nos encontramos con el 13 por ciento, frente al 51 por ciento por carretera.

Por consiguiente, existe un grave y profundo desequilibrio a favor de otros transportes, en particular la carretera, en detrimento del ferrocarril.

Creemos que el papel de la RENFE debe significar la potenciación del transporte colectivo, que es el transporte del entorno comarcal y de las áreas metropolitanas, donde las grandes concentraciones demográficas plantean serios problemas, que han de ser articulados. En este sentido, queremos que RENFE desarrolle en ese plan director que está en estudio un verdadero y audaz plan de transporte colectivo, especialmente en torno a las grandes áreas urbanas. A su vez, entendemos que el plan futuro de RENFE debe estar en perfecta conexión con un plan de ordenación territorial energético y, en suma, tener una gran coordinación con lo que puede ser el plan de carreteras y autopistas, puesto que, en definitiva, se ha primado la carretera, se ha primado todo aquello que ha ido básicamente contra el ferrocarril.

Por otra parte, en nuestro análisis queremos decir que es bien triste observar la evolución del último quinquenio, porque de un déficit en el año 1972 de 3.107 millones de pesetas el año 1976 se ha cerrado con 16.608 millones y, al parecer, esta cifra casi se ha duplicado, parece ser, en el año 1977, según las noticias. Evidentemente, ésta no es una política correcta en una empresa pública. Por esto, y ante la situación que muestran estos déficit crónicos, manifestamos nuestro deseo de que se acometa de una vez por todas una intensa, eficaz política de saneamiento del sector público, que ha de pasar igualmente por la política del transporte por ferrocarril. En este sentido, no quiero dejar pasar la ocasión de indicar cómo estas circunstancias nos han llevado a una política ficticia de precios en el ferrocarril, y esto es buena culpa de lo que estamos hoy aquí aprobando.

La política de tarifas, de precios administrados, de precios, en definitiva, políticos, ha

supuesto que la incidencia y la repercusión de los costes en el transporte por carretera y ferrocarril no responda a la realidad del sector de la Industria, de la Minería, del sector químico, del subsector del cemento en el transporte de mercancías, y nos encontramos con que la repercusión en los costes del transporte ha sido ficticia por una política de precios administrados, por una política de precios, en suma, que no ha respondido a lo que podíamos llamar una política de transparencia.

Nada más en este sentido. Reiteramos nuestro voto afirmativo por las razones anteriormente apuntadas.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Echevarría.

El señor ECHEVARRIA GANGOITI: Quisiéramos justificar nuestro voto, que será asimismo afirmativo, pero encuadrándolo en el siguiente planteamiento: La economía española en general y la economía española, digamos, heredada por el nuevo sistema político español adolece, fundamentalmente, de los desequilibrios que son fruto habitual de todo proceso de crecimiento económico más cuantitativo que cualitativo en su primera fase y que no afecta, sustancialmente, a la filosofía profunda de una sociedad y de una economía de mercado o de no mercado.

Esos desequilibrios suelen ser, fundamentalmente, entre la producción de bienes de consumo y la producción de bienes de inversión; entre las inversiones del sector privado y las inversiones del sector público y entre las inversiones en cosas y las inversiones en hombres.

El que esto ocurra así es consecuencia obligada, cualquiera que sea el tipo de economía, de un momento determinado en el salto del crecimiento hacia el desarrollo. Es decir, del paso de lo cuantitativo en el crecer a lo cualitativo en el desarrollarse. Por esta misma circunstancia entendemos que los desequilibrios que se produzcan, como los que aquí tratamos de compensar, son totalmente normales en la dinámica del servicio público que apunta para el ciudadano un intento de mejo-

rar su calidad de vida y de los medios que tiene a tal fin.

Por esta misma circunstancia entendemos que no debe preocupar tanto un desajuste, un déficit como lo que aquí hemos de considerar hoy, cuanto que se financie desde un presupuesto equilibrado o deficitario a nivel nacional.

Entendemos que los intentos de reforma fiscal que se están patrocinando llevan, precisamente, esta firme voluntad de una más justa distribución de las cargas de estos desajustes entre toda la población y las clases que lo integran, buscando, también, las compensaciones de esfuerzos directamente proporcionales a la composición de cada uno, persona o grupos, y, en este sentido, la capacidad recaudatoria de un nuevo sistema fiscal puede permitir financiar un sector público más desde un equilibrio global, lo cual tiene inmensas ventajas en todos los órdenes y, sobre todo, en una política contra la inflación.

Por eso apuntamos que el salir al paso de la corrección de esos desequilibrios, como digo heredados, se puede hacer plenamente desde una filosofía de economía social de mercado, tratando de hacerles frente y abordarlos, en particular, con las gestiones y votaciones que, en su caso, se produzcan esta noche aquí, con lo cual daremos un paso en el ajuste del desequilibrio entre el sector público y el privado.

El señor PRESIDENTE: ¿Algún otro señor Diputado quiere hacer explicación de voto? (Pausa.)

No siendo así podemos proceder a la votación de este proyecto de ley. Que levanten el brazo los que estén a favor. (Pausa.) Se aprueba por unanimidad.

El siguiente proyecto de ley es sobre concesión al presupuesto en vigor de la Sección 20, «Ministerio de Industria», de un suplemento de crédito, por un importe de pesetas de 4.295.758.648, para cubrir las pérdidas acumuladas hasta el 31 de diciembre de 1976, de la empresa Humosa del Instituto Nacional de Industria.

Como se ve por el informe de la Ponencia, también hay una propuesta unánime a la Co-

misión para la aprobación del proyecto de ley, habiéndose retirado las enmiendas presentadas.

¿Algún señor Diputado o Grupo Parlamentario quieren hacer explicación de voto? (Pausa.) Desean hacerlo el señor Barón, del Grupo Socialista, y el señor Rodríguez-Miranda, de Unión de Centro Democrático.

Tiene la palabra el señor Rodríguez-Miranda.

El señor RODRIGUEZ - MIRANDA GOMEZ: Señores Diputados, una intervención muy breve, puesto que el proyecto no necesita una defensa específica, toda vez que las enmiendas originariamente presentadas al mismo han sido retiradas y la Ponencia, por unanimidad, plantea a esta Comisión la aprobación de un crédito extraordinario por importe de 4.295.758.648 pesetas para cubrir, por vía de subvención, las pérdidas acumuladas hasta el 31 de diciembre de 1976 por la empresa Hunosa.

Sí quisiera destacar, porque ello es más importante desde un punto de vista político, la satisfacción que como miembro de esta Comisión —y creo que expreso el parecer de toda ella— he sentido porque por primera vez se ha sentado en esta Cámara el principio político del control en la actuación de todos los entes públicos que integran la actuación general de la Administración. Y esto me parece de gran importancia, de gran relevancia, sobre todo como neta diferenciación con lo que constituían los sistemas pasados de control, ya que por primera vez los altos directivos de Hunosa, como los de los restantes organismos de la Administración pública, han comparecido hoy ante este Parlamento, legítimo y único detentador de la soberanía nacional, al objeto de dar explicaciones sobre el crédito solicitado y sobre las atenciones específicas que han permitido que esta Comisión no sólo recibiera las explicaciones como las que ya tuvieron lugar en el día en que se efectuó idéntico criterio ante la Ponencia, sino también la contestación a las preguntas formuladas por los diversos Grupos y Diputados integrantes en orden a la actuación específica de las empresas, en particular de la empresa Hunosa y a la actividad mercantil realizada

por ella, a las pérdidas, al volumen de la actividad, a la participación del sector trabajo, etcétera. Es éste, repito una vez más, un principio político que en esta nueva etapa de apertura, de democracia, para nosotros es fundamental su proclamación y, al mismo tiempo, el establecimiento de que quienes constituyan y desempeñen una función pública rectora en cuantas empresas integran el sector industrial y comercial del Estado y, en general, el sector público, tendrán que acostumbrarse a estar sometidos al control parlamentario, porque ésta ha de ser necesariamente la primera vía de la democracia.

Junto a ello he de advertir también la satisfacción particular que ha producido que algunos capítulos del funcionamiento de la empresa Hunosa no sean tan desgraciadamente adversos como nosotros temíamos y que las líneas generales en orden a la actuación de la compañía en algunos puntos muy concretos (en primer lugar, una posible reducción de los déficit por un incremento de la productividad y de la rentabilidad misma de la compañía; en segundo lugar, en orden a la amortización de sus bienes, y, en tercer lugar, en orden a la participación del elemento trabajador dentro del conjunto de la actuación de la empresa pública), sean favorables a los principios políticos que mayoritariamente parecen detentarse por los miembros que integran esta Comisión.

En consecuencia, y con ello concluyo, para que el señor Presidente no me tenga que quitar la palabra, debo expresar una vez más, en nombre del Grupo político en que hablo, Unión de Centro Democrático, la satisfacción por la proclamación y la efectividad, una vez más, del principio de control sobre la actuación de todos los entes públicos.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Barón.

El señor BARON CRESPO: Para explicar el voto afirmativo al crédito a Hulleras del Norte, S. A., en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

Dado que fue el Grupo Parlamentario Socialista el que presentó enmiendas a la totalidad tanto a este crédito como a los otros dos que

estamos examinando hoy, creo que es necesario que explique las razones que nos han llevado a ello. No han sido razones de tipo parlamentario, como las que cuenta Churchill en sus Memorias cuando dice que después de aprobar el presupuesto, muchas veces cuando se anuncia un crédito extraordinario lo que se está discutiendo es si los caballos del regimiento han comido más pienso este semestre que el año pasado. Nosotros creemos que había motivos serios para plantear estas sesiones de trabajo, y por ello hemos presentado unas enmiendas para tratar de acomodar estos créditos a lo que exige la nueva Ley General Presupuestaria, que es algo que va a ser una norma de todas las Cortes. El Grupo Socialista plantea un mayor rigor en la presentación de los proyectos de ley y en la documentación anexa a ellos, sobre todo en este tipo de cuestiones.

Ciñéndonos más al crédito de Hunosa, realmente este crédito no es de un ejercicio en el que se hayan producido determinados déficit. El crédito de Hunosa responde a una operación de limpieza de fondos o de archivos en el Ministerio de Hacienda. ¿Por qué? Pues porque el crédito de Hunosa que se nos pide aprobar en este momento es un crédito que parte del acuerdo del Consejo de Ministros de junio de 1970, por el cual el Estado asumía todas las pérdidas de Hunosa y, en cierto modo, se han agrupado todos los picos y restos de todos estos años y tenemos que enfrentarnos con uno de los procesos de socialización de pérdidas más significativos de la historia de nuestro país; un proceso en el cual, y esto es algo que habrá que contemplar en un futuro, se crea una empresa en la que la colectividad nacional asume las pérdidas, dejando o detrayéndose de la masa de la quiebra de una manera inaceptable aquellos activos que pasaban a ser privatizados por algunas de las empresas que cedían gran parte de lo inservible de la colectividad; un proceso de defectuosa organización que ha ignorado durante mucho tiempo la necesaria participación de los trabajadores en un tema tan complejo.

Después de haber escuchado al presidente de Hunosa, nos hemos convencido de que en estos momentos hay en la empresa Hulleras del Norte, S. A., un intento serio de proceder a una reconversión sería también, y esto nos

parece significativo en una empresa nacional, ya que se está rompiendo el principio seguido bajo el régimen franquista de que las empresas privadas no eran mejores que las nacionales en su relación con los trabajadores.

En este sentido nos parece que puede haber aumentos muy importantes en el ahorro de la empresa a través de una participación responsable de los sindicatos democráticos y, por último, lo que nos lleva a aprobar el crédito de Hunosa es que, por primera vez, se nos ha informado de unos planes de diversificación que pueden hacer que esta empresa sea rentable y, en algunos casos, modelo en algunos terrenos y no una carga para todos los contribuyentes.

El señor PRESIDENTE: ¿Algún señor Diputado quiere hacer explicación de voto? (Pausa.)

Los señores Diputados que estén a favor de la aprobación de este proyecto de ley levanten el brazo, por favor. (Pausa.)

Queda aprobado por unanimidad.

El tercer proyecto de ley es de concesión al Presupuesto en vigor de la Sección 23, «Ministerio de Comercio», de un crédito de 2.205.149.580 pesetas para abono a la Compañía Transmediterránea, S. A., de las subvenciones a las líneas de comunicación rápida y regulares de soberanía, correspondiente a los tres últimos trimestres del año actual.

El informe de la Ponencia es, como en los casos anteriores, de propuesta unánime de aprobación del proyecto de ley por el Pleno de la Comisión, habiéndose retirado las enmiendas presentadas.

¿Algún Grupo Parlamentario quiere hacer explicación del voto o alguna manifestación? (Pausa.) Tiene la palabra el señor Solana, del Grupo Socialista.

El señor SOLANA MADARIAGA (don Luis): He presentado, en nombre de mi Grupo Parlamentario, una proposición no de ley para dar una solución, que para nosotros pueda ser correcta, al futuro de la Compañía Transmediterránea y para justificar nuestro voto que va a ser la abstención. Quisiera analizar un poco qué es la Compañía Transmediterránea y cuál es la salida que para nosotros es la coherente.

Antes quisiera excusarme de que quizá hoy

he venido con una tensión nerviosa superior a la media, y me permitirá el señor Presidente que hable un poco de mi problema personal, pero venía con la idea de que hablar del transporte es un tema aburrido, frío y sin mayores consecuencias. Estos créditos están pasando con un cierto aburrimiento quizá, pero resulta que vivo en un pueblo que se llama Pozuelo de Alarcón, donde la sensibilidad al tema del transporte es tan tremenda que ha habido un gravísimo incidente de orden público, en el cual incluso mi mujer ha resultado herida en los enfrentamientos cuando me acompañaba a intentar resolverlo con las fuerzas de orden público.

Quiero decir que me he dado claramente cuenta de que el tema del transporte es uno de los servicios públicos que más sensibilizan en estos momentos a la opinión pública del país. Si los transportes por carretera y superficie son importantes, ahora nos toca hablar del transporte marítimo.

Vamos a abstenernos de esta subvención a la Compañía Transmediterránea por las siguientes razones.

Aceptamos que se le debe un dinero a la Transmediterránea. El Delegado del Estado nos ha explicado los orígenes de la deuda. Aceptamos que no haya más remedio que pagarla, pero diríamos que, como contrapartida, exigimos que el Gobierno aclare de una vez para siempre cuál es su política respecto a las líneas de soberanía de este país.

Y para colaborar con el Gobierno, le mandamos un proyecto de ley-marco con una serie de condiciones en las que creemos que se debe resolver el proyecto de nacionalización de la Transmediterránea que es, como se verá si leemos nuestra proposición no de ley, a lo que está abocada nuestra propuesta.

La Transmediterránea son veinte años de increíble existencia de una compañía que se beneficia del servicio público con subvenciones sistemáticas y que está en manos —pese a lo que se nos ha dicho— de un grupo familiar muy concreto. La lectura de su Consejo de Administración —con la falta de cientifismo que eso puede tener— arroja luz sobre el tema.

Para más «inri», se ha citado a Aucona, una compañía que, efectivamente, Transmediterránea absorbió recientemente, hace dos

años. La compañía Aucona era la encargada de resolver todos los problemas de los fletes con un administrador único que se llamaba Bartolomé March. Da un poco idea de la situación de una compañía en manos de un grupo financiero muy concreto y que ha recibido del erario público cifras ingentes año tras año.

El último ejercicio, para no analizar todos los años, es realmente revelador de lo que en este momento la comunidad va a pagar a un grupo financiero concreto. Permítanme que lea unas cifras.

La Compañía Transmediterránea, en el año 1976, último ejercicio de que disponemos del balance, ha pagado 207 millones de dividendos, y ha retenido como reserva 40 millones. Es decir, 247 millones, que indudablemente salen de la comunidad, porque 2.000 millones es una cifra sumamente más amplia que aquella que la compañía ha repartido o retenido a cuenta en manos privadas.

Además, respecto a la cifra de dividendos, he de decir una cosa que aún sorprende más. El año 1976 esta compañía, que recibe dinero de la comunidad, subió el dividendo. No me atrevo a utilizar la palabra escándalo, pero pocos casos habría más claros en los que se pueda aplicar esta palabra.

Digamos, además, que la suma de 2.000 millones, por situarnos en qué quiere decir 2.000 millones, es aproximadamente una cifra semejante a la que han recibido los partidos políticos para instaurar la democracia. Es decir, que una compañía privada recibe, para subvencionar su mala gestión, lo mismo que los partidos políticos para lograr el establecimiento de la democracia.

Respecto a los buques, se nos ha dicho que todos son susceptibles de utilización. Es cierto, pero cualquier persona que haya utilizado los buques de la Transmediterránea sabrá de su vejez, de la lentitud de los viajes, de la falta de servicio real que se recibe, etc. Los estudios que el Grupo Socialista ha hecho de la Compañía dicen que de los 37 buques que hay, no más de 16 serían racionalmente utilizables; el resto, pura chatarra.

En resumen, nos encontramos con una compañía que presta un servicio malo, que está mal llevada, abusando de la garantía de unos créditos extraordinarios para cubrir los défi-

cit permanentes, y que cuesta al país más de 2.000 millones, como en este caso este año.

Y entonces, ¿para qué? Inmediatamente nos planteamos la respuesta. La respuesta es la nacionalización. Pocos casos tan claros como éste: servicio público, mala gestión, subvención pública. La respuesta es que eso tiene que pasar a la comunidad.

Pero aquí nos encontramos con un problema grave: ¿Cómo nacionalizar la Transmediterránea? El precedente es importante, porque sería la primera nacionalización realizada en la democracia, y es importante que el Parlamento esté presente y fije las normas en las que se va a realizar. De ahí nuestra proposición no de ley, a la que pretendemos que el Ministerio de Transporte se ajuste cuando haga el proyecto de ley.

Tengo en mis manos un proyecto confidencial que se redactó por el actual Ministro de Transportes, cuando era Ministro de Comercio, del cual dependía el problema de las compañías de transporte por mar. Luego ya estaba pensándose en esto claramente y se había pergeñado cómo se iba a nacionalizar la Transmediterránea.

Las palabras que ha dicho el Subsecretario de que existe algo en el Ministerio, que no ha concretado, sobre la nacionalización, es cierto, y queremos salir al paso porque en la nacionalización se pueden producir graves injusticias que nuevamente recaigan en la comunidad y que queremos cortar con nuestra ley de bases.

Antes diría, además, que no se achacara a los socialistas que vamos a arrojar una empresa a la mala gestión de las empresas nacionalizadas, porque estamos ante uno de los casos más claros de que la empresa privada a veces, sólo a veces, es de una gestión nefasta, y en este caso muy inferior a muchas de las empresas nacionalizadas.

Nuestra proposición no de ley, en la que planteamos que sea como ley de bases para la nacionalización, marcamos ocho puntos muy claros, y me voy a permitir enunciar algunos de ellos, con el permiso del señor Presidente —lo digo para justificarme, porque todo el mundo se ha excusado, así que voy a decir lo mismo—, porque le he tomado miedo al Presidente y le agradecería que no me cortase...

El señor PRESIDENTE: No sé por qué tiene miedo.

El señor SOLANA MADARIAGA (don Luis): El primer punto que proponemos para la creación de la empresa nacional «Líneas Marítimas de España, S. A.», es que se tome como base la Compañía Transmediterránea, que creemos que hay una experiencia y un equipo de hombres, y nos parece razonable que podría ser éste el punto de apoyo en la creación de esta gran compañía que será nacional.

Pero aquí viene el problema fundamental: el del pago a los actuales propietarios. Se han barajado —me consta— en el Ministerio de Transporte multitud de proyectos, algunos yo diría que peligrosos para la comunidad, por ejemplo, el de valorar los cambios medios de las acciones en los últimos años.

No podemos aceptar en modo alguno, ni técnicamente, ni como socialistas, en que se valoren unas acciones en el mercado cuando el precio de estas acciones depende de una subvención que le da el Estado para pago de los dividendos. En este sentido, hemos caído en un círculo vicioso y no podemos tolerar que se valoren por ese cauce.

El otro punto que planteamos, que nos parece razonable, es la valoración de los buques de alguna forma objetiva.

El patrimonio real de la compañía, aparte de una serie de instalaciones, viviendas, lo que tenga para sí la compañía, son unos buques. Aquí puede venir la gran preocupación para la colectividad de que nos den gato por liebre; que se valoren buques, que como hemos dicho, en su enorme mayoría son chatarra, como auténticamente útiles y rentables. De aquí lo que planteamos es que, desgraciadamente, hay que acudir a un arbitraje neutral, porque los modelos de valoración, tanto de la Subsecretaría de la Marina Mercante como los del Banco de Crédito Industrial, que son las dos entidades que hacen esta labor en España, nos parece que pueden resultar de dudosa neutralidad o, por lo menos, pueden ser impugnados por las partes propietarias de las acciones o del Estado.

Nos parece que lo mejor es que aparezca un arbitraje neutral hecho por la compañía Lloyd, de Londres, empresa sumamente acostumbrada a valorar barcos para hacer seguros, que

podría dar una valoración objetiva a los barcos de la Transmediterránea.

A continuación, la compañía debe definir unos objetivos muy claros de los servicios públicos que se pretende cubrir.

El Delegado del Estado nos ha contado cosas de lo que viene haciendo la Transmediterránea; que cubre una serie de rutas, cuántas salidas hace, cuántas paradas, la intermitencia de las líneas, etc. No es eso lo que queremos nosotros. Queremos que se haga una clara precisión de qué servicios públicos tiene que prestar la compañía y se defina cuántos buques hacen falta.

Entonces, automáticamente, la nueva compañía debe adquirir en el mercado español los buques que haya disponibles, los que sean. Se nos ha dicho que hay pocos buques, no sé cuántos, ni de qué compañías, pero como son tres es fácil de descubrir, porque no son muchas.

Queremos que los buques que adquiera la compañía no se compren fuera, sino en España, puesto que en una crisis como la que hay en estos momentos en transportes marítimos sería una fuerte ayuda para estas compañías el que se les descargase de unos activos que pueden no ser rentables para ellos, pero sí para la nueva empresa Líneas Marítimas de España, que podría hacerlos rentables en las nuevas líneas.

En el caso de que estos buques existentes en España no fueran suficientes para cubrir el plan de trabajo de las líneas de soberanía, proponemos que se encarguen ya inmediatamente en los astilleros, cuya crisis en estos momentos es conocida, los buques complementarios que sean precisos para que la Compañía pueda cumplir sus servicios.

Gracias, señor Presidente, por haber dejado dilatar mi exposición, y he aquí por qué nos abstenemos los Socialistas en la votación.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Echevarría Gangoiti.

El señor ECHEVARRIA GANGOITI: Señor Presidente, señores Diputados, consideramos ante todo en este proyecto la grave responsabilidad contraída por todos para tratar de mantener, y en la medida de lo posible mejorar, el servicio de transporte marítimo en nuestras

líneas de soberanía, máxime cuando, como en este caso, constituyen el auténtico vínculo material de unión entre la Península y los entrañables territorios insulares.

Creo que aquí hay un aspecto fundamental que afecta a la misma médula, a la filosofía y a la esencia de lo que hoy estamos considerando. En este sentido entendemos que conviene mejorar la calidad del servicio cuanto antes, modernizar la flota, porque recordemos, siquiera sea de pasada, que en el informe que nos ha sido suministrado por el Subsecretario de la Marina Mercante se ha hablado de una edad de los buques de diez, quince y hasta veinte años; y revisar las tarifas para que, sin menoscabo del carácter social que debe tener el servicio, se aminoren los resultados deficitarios hasta donde sea posible.

En última instancia, estos créditos contribuyen a mejorar la calidad de vida de nuestros conciudadanos usuarios del servicio.

De todos modos, si también quisiéramos recordar que la Ponencia, en contra quizá de lo que pudiera parecer a la vista de algunas intervenciones que han precedido a ésta, aprobó, entiendo que por unanimidad, el informe de este crédito. Entendemos, por tanto, que, tras haber ponderado debidamente los pros y los contras cada uno de los grupos en ella representados, es conveniente apoyarlo.

De todos modos sería interesante también darnos cuenta que, con todo lo que tiene de constructiva cualquier propuesta no de ley que se haya hecho al respecto, tampoco nos conviene vender la piel antes de haber cazado el oso, postura que en cierto modo más que socialista es muy española y que estamos pensando ya incluso en la denominación de la empresa nacional que, en su caso, vaya a surgir.

Creo que es importante el tenerlo en cuenta y en esa línea estará, supongo, todo lo que al respecto se haga, pero lo que de momento tenemos que tratar aquí, y creo que ha tenido un apoyo en la Ponencia, cosa que me congratula, es el salir adelante de una situación deficitaria de un servicio público absolutamente necesario, que tiene un altísimo interés patriótico y nacional por las conexiones geográficas que plantea entre la Península y los territorios insulares.

El señor PRESIDENTE: Señores Diputados, vamos a proceder a la votación. Los señores Diputados que estén a favor de la aprobación del proyecto de ley que estamos discutiendo, por favor, levanten el brazo. *(Pausa.)*

Los señores Diputados que voten en contra, levanten el brazo, por favor. *(Pausa.)*

Los señores Diputados que se abstengan, levanten el brazo, por favor. *(Pausa.)*

Queda aprobado el proyecto con 6 votos a favor, ninguno en contra y 10 abstenciones.

Señores Diputados, con esto no sólo termina la sesión, sino que terminan los trabajos de esta Comisión, que se disuelve como en las Sociedades Anónimas ocurre a veces, aunque yo no lo había visto nunca en la práctica, porque ha cumplido sus fines y no diré bien o mal, creo que bien. Los proyectos de ley que nos han enviado los hemos dictaminado. Ya es responsabilidad de otros órganos de esta Cámara el darles una salida airosa y rápida, qui-

zá porque la rapidez es el dato fundamental en el trabajo de esta Comisión.

Yo agradezco mucho a todos los señores Diputados la colaboración que han prestado a esta Presidencia, cuando la han prestado, que generalmente ha sido así, y ruego que excusen la necesidad ineludible en que la Mesa se ha visto obligada al intentar que el Reglamento se cumpla de alguna manera con objeto de dar más rapidez a los debates y a las conclusiones de los dictámenes, puesto que de proyectos urgentes se trataba.

Supongo que nos volveremos a encontrar en otras Comisiones, pero, en cualquier caso, me congratulo de haber estado con ustedes y, hasta otra Comisión, como diríamos en otros términos.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y cincuenta y cinco minutos de la noche.

Precio del ejemplar 50 ptas.

Venta de ejemplares.

SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.

Paseo de Onésimo Redondo, 34
Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961

RIVADENEYRA, S. A.—MADRID