



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1985

II Legislatura

Núm. 68

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSEP MARIA TRIGINER FERNANDEZ

Sesión Informativa

celebrada el martes, 16 de abril de 1985

Orden del día:

- Comparecencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barón Crespo), a efectos de informar sobre la justificación y ejecución del Real Decreto de 28 de marzo de 1984 sobre ordenación de transportes marítimos regulares (a petición de los Grupos Parlamentarios Socialista y Popular).
- Preguntas formuladas por el señor Escuder Croft.

Se abre la sesión a las diez y veinte minutos de la mañana.

El señor PRESIDENTE: Señores Diputados, antes de iniciar la sesión de hoy quisiera proponer a la Comisión una ampliación del orden del día, ya que, como SS. SS. saben, a propuesta del Presidente pueden hacerse cambios en el orden del día si la Comisión muestra su acuerdo favorable al respecto.

El tema consistiría en introducir, aprovechando la presencia con nosotros del Ministro de Transportes, una serie de preguntas, formuladas por el Diputado don Arturo Escuder Croft, que se refiere, en primer lugar, a las cantidades que se han abonado a TICSА en los últimos tres

años con cargo a los Presupuestos Generales del Estado para compensar sus pérdidas. En segundo lugar, la pregunta del señor Diputado se refiere a los criterios con los que se ha presupuestado para 1985 la prima del transporte interinsular en Canarias. En tercer lugar, hay otra pregunta relativa a si se han realizado y terminado los estudios sobre las necesidades de la infraestructura turística de la isla de La Palma. En cuarto lugar, otra pregunta sobre las deudas que tiene el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife con la empresa TICSА, citada anteriormente, y, por último, otra relativa a si es intención del Gobierno o del Instituto Nacional de Industria resolver el contrato de arrendamiento del Hotel Mencey, de Santa Cruz de Tenerife, que tiene ENTURSA con el Cabildo de Tenerife.

En el supuesto de que no hubiese ninguna oposición por parte de los Grupos Parlamentarios, accederíamos a introducir estas preguntas, máxime cuando, al tratarse de preguntas, éstas afectan al Grupo o al Diputado que las formula y al Ministro que las tiene que contestar, no interfiriendo, por consiguiente, la actuación o el criterio de los demás Grupos Parlamentarios.

¿Hay alguna oposición por parte de los Grupos Parlamentarios?

El señor Fernández Inguanzo tiene la palabra.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Señor Presidente, el problema está en que, por ejemplo, en otro aspecto del orden del día, concretamente lo que se señala como motivo de la comparecencia del señor Ministro, yo quería, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto, intervenir y a las once y media tengo convocada una Ponencia, teniendo en cuenta ese horario, y otros miembros...

El señor PRESIDENTE: Esto no va a alterar el orden del día en los términos inicialmente previstos, porque las preguntas van a ir «a posteriori» del motivo fundamental de la comparecencia del señor Ministro. Es decir, creo, señor Fernández Inguanzo, que no va a afectar sus obligaciones si todos tomamos el interés de acelerar los debates dentro de la Comisión.

¿Están todos los Grupos Parlamentarios de acuerdo? (Asentimiento.)

Por consiguiente, queda alterado el orden del día en los términos indicados.

— COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (BARON CRESPO), A EFECTOS DE INFORMAR SOBRE LA JUSTIFICACION Y EJECUCION DEL REAL DECRETO DE 28 DE MARZO DE 1984, SOBRE ORDENACION DE TRANSPORTES MARITIMOS REGULARES

El señor PRESIDENTE: Vamos a proceder a pasar al primer punto del orden del día, que, como saben SS. SS., se refiere a la comparecencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones a efectos de informar sobre la justificación y ejecución del Real Decreto de 28 de marzo de 1984.

De acuerdo con el artículo 203, vamos a dar la palabra al señor Ministro para que informe a este respecto, y luego, los Grupos Parlamentarios, de menor a mayor, puesto que son dos los Grupos que han solicitado la comparecencia, el Grupo Parlamentario Centrista y el Grupo Parlamentario Popular, vamos a formular, posteriormente a la intervención del señor Ministro, las posibilidades de intervención por parte de los Grupos Parlamentarios a los efectos de que sirva de aclaración o mantenimiento de posiciones por parte de cada Grupo.

El señor Ministro tiene la palabra en relación al tema del orden del día.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACION (Barón Crespo): Señor Presidente, señorías, procedo a explicar el motivo principal de mi comparecencia, que en este caso es la explicación del Real Decreto 720/1984, sobre ordenación del transporte marítimo regular, Decreto que en su día fue informado favorablemente por el Consejo de Estado, y cuyas razones se contienen en una amplia exposición de motivos, de la cual creo que conviene resaltar algunos párrafos porque nos encontramos realmente en una situación en la que hay un marco legal, que es la Ley de 12 de mayo de 1956 sobre protección y renovación de la flota mercante, que es un marco obsoleto, en cuya renovación se está trabajando, y, además, se produce una circunstancia importante, que es la situación de crisis generalizada en el transporte marítimo mundial y de competencia absolutamente leonina, frente a la que nos encontramos, en muchos aspectos, desprotegidos.

Dice literalmente la exposición de motivos de dicho Decreto que la carencia de normativa reglamentaria adecuada durante tan dilatado período de tiempo —es decir, desde el año 1956—, la crisis económica que desde hace años acosa al sector marítimo y la necesidad del alto grado de inversiones que, como consecuencia del trascendental cambio tecnológico habido últimamente en la construcción naval, requiere la explotación naviera, son destacados factores que han coadyuvado a que en la actualidad el tráfico marítimo de líneas regulares españolas presenten graves problemas y serias deficiencias. La conveniencia y necesidad de proceder a ordenar dicho tráfico en su doble vertiente, de cabotaje e internacional, aparece ahora indiscutible y ha sido puesta repetidamente de manifiesto por los propios navieros que prestan los servicios de línea.

Además de estas razones —mucho más detalladas en la exposición de motivos— se puede señalar que en este contexto de caos, a diferencia de otros medios de transporte, es decir, por obsolescencia de la normativa legal y también por una evolución, que se puede calificar de favorable, realmente, al pabellón español, estimamos absolutamente necesario que, independientemente de los trabajos que se pudieran hacer para poder proceder a una ley de ordenación del transporte marítimo —ley cuyos borradores básicos están ya preparados—, era importante proceder a establecer las bases del desarrollo y de las obligaciones a aquellas empresas que prestaran servicios de transporte marítimo.

Hay una característica de la situación actual en el comercio de línea regular, y un aspecto de la misma era la escasa oferta de transporte marítimo, y, por tanto, a esta oferta acudían todas aquellas empresas que en otro tipo de explotación no podían obtener unos ingresos mínimos, independientemente de que sus barcos fueran más o menos adecuados para las necesidades de estos servicios, creándose, como consecuencia, una competencia a la baja de fletes originados en las empresas que venían prestando los servicios, para poder seguir manteniendo la clientela, y en las empresas que se incorporaban por primera vez, para lograr hacerse con dicha clientela,

dando como consecuencia la existencia de unos niveles de fletes que a veces eran menos de la mitad, del 50 por ciento de los normalmente establecidos, y llevando a dichas empresas a situaciones próximas a la quiebra, y, en cualquier caso, a una situación financiera totalmente negativa, además de prestar los servicios con barcos no adecuados, en condiciones de seguridad insuficientes y con problemas desde un punto de vista de la regularidad.

Dada la especialización que requieren los barcos de línea regular y, por tanto, la más alta inversión o, dicho de otro modo, el más alto coste por tonelada de registro bruto que tienen que soportar las empresas que intentan explotar estas líneas, se producía una situación en la que no existía una renovación de flota especializada al estar toda empresa sujeta a una competencia desordenada, dada la carencia de regulación.

En esta situación entendimos que era necesario adoptar medidas urgentes, de manera que, cumplidos unos requisitos mínimos exigibles, las empresas tuvieran la garantía de que, mientras cumplieran estos requisitos, atendieran la oferta de forma razonable y ajustaran su frecuencia y regularidad a las escalas y necesidades de los usuarios, así como mantuvieran en las líneas unos barcos técnicamente adecuados, tendrían la garantía de continuidad en la explotación de estos servicios y la no admisión en las mismas de nuevos barcos mientras la demanda no lo requiriera, dándose además preferencia en este último caso a barcos también pertenecientes a las flotas de las propias empresas.

En la práctica, y desde la publicación del antedicho Real Decreto, se ha podido constatar la ventaja que esta situación produce al haberse estabilizado los fletes, al haberse eliminado la competencia desordenada de las empresas y al no existir en absoluto quejas del sector de usuarios, ya que los fletes y las condiciones de tarifas son pactadas con este sector y que los fletes a la baja existentes no redundaban en beneficio del usuario, sino de los intermediarios establecidos, que formaban un auténtico núcleo monopolístico como lo prueba el hecho de que no sólo no se han producido protestas por los consejos de usuarios, sino que, además, se han manifestado claramente a favor del sistema, ya que se les reconoce por vía legal su derecho a ser oídos e intervenir en el nivel y estructura de las tarifas.

Si se han producido diferencias, son las que han existido entre las empresas y el Consejo de Usuarios en cuanto a la revisión de algún aspecto concreto de la estructura de tarifas y, además, dichas diferencias han sido sistemáticamente atendidas. Mediante este Decreto se ha podido poner en funcionamiento la Conferencia Balcón, que es la que se refiere a las Islas Baleares en su relación con la Península, conferencia en la que tienen un protagonismo sustancial los armadores y los usuarios, y la Conferencia Península-Canarias, y está en vías de formación la Conferencia Interinsular Canaria. En los dos primeros casos se han incrementado sensiblemente los ingresos de las empresas, se han mejorado los servicios, de acuerdo con los consejos de usuarios, que a su vez tienen la ventaja de poder negociar con el conjunto de las empresas que pres-

tan los servicios, siendo atendidas en todas las peticiones razonables que sobre modificación de nivel y estructura de tarifas y tipo de buques para el servicio son sometidos a la organización de la conferencia.

Tanto las empresas navieras, a través de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), como las propias asociaciones de usuarios, a las que el Real Decreto reconoce un papel interlocutor en las empresas de líneas marítimas regulares, han manifestado explícitamente su acuerdo con el mencionado Decreto. Mediante esta normativa legal, las empresas están en disposición de poder encarar nuevos buques especialmente contruidos para esas líneas, en la seguridad de que, cumpliendo las normas de dicho ordenamiento legal, tendrán una competencia limitada y una permanencia en las líneas.

Me he referido hasta ahora, básicamente, a lo que se puede llamar el cabotaje nacional. En lo que respecta a las líneas regulares internacionales, estamos siguiendo una política que hemos podido contrastar recientemente con el Comisario correspondiente de Transportes de las Comunidades Económicas Europeas. Por explicarlo de una manera muy breve y muy concisa, nos encontramos en una situación a nivel mundial de depresión en el mercado de fletes, con una competencia despiadada de los pabellones de conveniencia, es decir, de las banderas de determinados países, en donde hay que hacer constar que se abanderan, además, barcos que dependen de una manera directa o indirecta de organizaciones o de armadores de países con alto nivel de desarrollo, y eso provoca una situación no sólo de depresión de los fletes, sino para España y para toda Europa, una situación de dependencia en sus abastecimientos que es enormemente peligrosa. Hay que hacer constar, además, que en estos momentos la competencia de los países del Este de Europa es una competencia también muy fuerte; concretamente la Unión Soviética está fortaleciendo muchísimo su marina mercante y, al tener otra estructura de costes absolutamente diferente, también suponen un incremento de la competencia. Por ello, el Gobierno, a través del Ministerio de Transportes y en colaboración con el Ministerio de Asuntos Exteriores, está siguiendo una política sistemática de establecimiento de líneas regulares en el marco de lo que se llama en el sector el Código Untat, es decir, un reparto de líneas que dependiendo de los países puede ir a sistemas de «pull» de 50 a 50, o bien a sistemas de 40, 40, 20, es decir, 40 el pabellón nacional, 40 el del otro país y 20 terceros pabellones.

En este sentido hemos llevado a cabo negociaciones y suscrito ya acuerdos de transporte marítimo, alguno de los cuales ha sido ratificado por las Cámaras, como es el caso de Méjico, pero también lo hemos hecho con la Unión Soviética, con países como Túnez y Camerún; estamos en estos momentos negociando con otros países, y consideramos que ese es un instrumento también absolutamente fundamental, porque estos acuerdos dan lugar también a conferencias, a comisiones mixtas de las cuales está la representación de la Administración y de los armadores, y eso es un importante elemento de estabilización, aparte de que hay que tener en cuenta una cosa,

y es que tradicionalmente en España en la política de comercio exterior no se tenía en cuenta el abanderamiento, y también a través de la creación de la Comisión Interministerial de tráfico marítimo, que fue una decisión de la Comisión delegada para asuntos económicos del Gobierno, del mes de junio del año pasado, hemos conseguido por primera vez en la Historia que haya una coordinación, bajo la presidencia del Director General de la Marina Mercante, entre los principales Departamentos implicados, que son el Ministerio de Economía y Hacienda, lógicamente por la Secretaría de Estado de Comercio y por la política de comercio exterior, el mismo Ministerio de Economía, al ser el Instituto de Crédito Oficial, a través del Banco de Crédito Industrial, el principal acreedor de unos armadores que se encontraban en una situación sistemática de morosidad, y no sólo por razones imputables a ellos, sino también por las razones de competencia despiadada a que he hecho referencia, el Ministerio de Industria y Energía, en su doble vertiente de Ministerio que se ocupa de la construcción naval y, al mismo tiempo, Ministerio de tutela de empresas públicas importantes, que son fuertes demandantes en el terreno marítimo, basta pensar en que la mayor parte, por ejemplo, de los minerales y las materias primas que abastecen a empresas como pueden ser Ensidesa o Alúmina, o empresas dependientes del INH, tienen un papel muy importante en los mercados, y por último, el Ministerio de Agricultura que, a través del SENPA y del FORPPA, es un gran importador de cereales como materia prima para los alimentos pienso. Es decir, con esto estamos tratando de conseguir un nuevo marco que nos permita básicamente, por una parte, el fortalecimiento y la defensa de la Marina Mercante española y, por otra parte también, conseguir que haya una estabilización en los niveles de servicio, desde el punto de vista de transporte regular, y también de los fletes.

Concluiría, señor Presidente, diciendo simplemente que en el intercambio de puntos de vista que hemos tenido con la Comisión de la Comunidad Económica Europea —y hago constar que el terreno de transportes es quizá uno de los terrenos en donde la Comunidad Económica Europea, a pesar de los principios contenidos en el Tratado de Roma, es donde se han registrado menores procesos, hasta el punto de que los Ministros de Transportes de los países de la Comunidad están en estos momentos denunciados ante la Corte Europea de Justicia, precisamente por no haber avanzado—, hemos podido comprobar que hay una preocupación seria en la Comunidad, y curiosamente se puede decir que esta política que nosotros hemos emprendido en estos dos años es una política que viene a coincidir de una manera sistemática con las valoraciones y los planteamientos que están en estos momentos sometidos a estudio y a juicio en el seno de la Comunidad en el informe correspondiente. Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

De acuerdo con el artículo 103, vamos a pasar seguidamente a la intervención de los Grupos parlamentarios,

empezando por el Grupo menor, es decir el Grupo Parlamentario Mixto. El señor Fernández Inganzo tiene la palabra para intervenir en nombre de su Grupo. Quisiera recordarle simplemente, aunque me parece que es ocioso, que se refiere a una cuestión concreta, no a la política general del Departamento del Ministro.

El señor FERNANDEZ INGANZO: Gracias, señor Ministro, por su presencia.

Voy a ser muy esquemático. Es evidente que estamos en un período de inflación de fletes, como consecuencia de la crisis general que existe en el mundo, y que España tradicionalmente es tremendamente deficitaria en fletes, ya que la gran parte de nuestro comercio exterior se realiza a base de fletes en el extranjero. Sin embargo, yo me temo que si no se toman medidas conjuntas en este sector, que ya apuntaba el señor Ministro, temo que no solamente esa situación de nuestra marina mercante se mantenga, sino que se incremente, porque estamos asistiendo a una disminución vertiginosa de nuestro volumen. Me parece que en estos últimos años ha disminuido nuestra flota en un millón de toneladas de registro bruto. Y lo alarmante no es solamente que disminuya el volumen de la flota, sino que aumenta tremendamente su envejecimiento como consecuencia de que por esas razones económicas de que hablaba el señor Ministro, en nuestras navieras se están malvendiendo los barcos más modernos al extranjero. Hay que decir que este proceso de extinción de nuestra flota no es de ahora, viene de lejos, efectivamente, y está motivada por la debilidad económica de las empresas navieras españolas, que han basado su existencia en la obtención de créditos baratos.

Yo quisiera, no obstante, que el señor Ministro nos aclarase cuáles son los objetivos que se marca en este sentido en cuanto a volumen de nuestra capacidad naviera y también en cuanto a la calidad de los buques en razón a criterios estratégicos y económicos. Parece ser que en este orden de extinción de nuestra flota, los navieros tienen tremendas deudas con el Banco de Crédito Industrial, del orden de ciento y pico mil millones, y que al que no pague se le quitan los barcos; eso viene sucediendo, se venden los barcos al exterior.

Yo puedo poner ejemplos concretos, el caso del barco «Ana Teresa de Cierros», un barco con seis años de navegación que ha costado del orden de 1.100 millones de pesetas se vende sin ponerle en seco en un millón de dólares. Algo parecido ha sucedido recientemente con los cuatro barcos llamados «Polas», dos se venden a la Unión Soviética, con criterios de venta muy malos, y dos a Finlandia.

Desde la aparición del Decreto tengo entendido que no se han construido más que dos líneas. Si estamos malvendiendo esos barcos al extranjero, ¿por qué no se facilita la creación de compañías de navieras, de las que hay demanda? Por ejemplo, recientemente, surgió un proyecto que me parece que se llama «Asturmar», que es una naviera constituida con cierta solvencia con gente en paro de este sector en el que existe un 40 por ciento de parados (capitanes, técnicos de máquinas, etcétera) cuya

pretensión fundamentalmente es paliar el paro, terminar con esta desaparición de nuestros barcos y terminar con alrededor de 70 barcos que tenemos hoy amarrados. Esta gente quisiera constituir una naviera y creo que dan un mínimo de garantías. Dentro de ese marco se ha intentado constituir una naviera.

Nosotros quisiéramos saber por qué no se alimenta la creación de navieras de este tipo, por qué en España no existen bloques de compra-venta y por qué se encarga la venta de estos barcos y se da la exclusiva a elementos suizos y no españoles.

Quisiera que el señor Ministro nos dijera si existe por parte del Gobierno alguna previsión sobre cuál debe ser el volumen de nuestra flota mercante y sobre la calidad de la misma. Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fernández Inguanzo.

Señor Bravo de Laguna, en nombre del Grupo Centrista, tiene usted la palabra.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Gracias, señor Presidente.

Mi grupo quiere agradecer, puesto que la iniciativa de la comparecencia del señor Ministro ha sido juntamente con el Grupo Popular sobre este Real Decreto, quiere agradecer al señor Ministro su presencia, teniendo en cuenta, sobre todo, que es el titular de un Departamento conflictivo en estos momentos, y en casi todos los momentos, por tratarse de materias muy importantes.

El Real Decreto de 28 de marzo de 1984, el señor Ministro en su justificación casi se ha limitado a leer una serie de párrafos de la exposición de motivos del Real Decreto, exposición de motivos que resulta algo confusa, y se añade a la conclusión que el propio señor Ministro reconoce que es «desarrollo reglamentario» —ha dicho literalmente— de un marco legislativo obsoleto. Se trata del desarrollo reglamentario de una ley obsoleta del año 1956, y sin embargo, se desarrolla esa legislación obsoleta, con lo cual podríamos llegar a la conclusión de que, o el reglamento, es decir, este Decreto, es también obsoleto, o modifica la legislación que desarrolla; porque si es desarrollo de una legislación obsoleta, también es obsoleta la regulación.

Hay algunos párrafos ciertamente curiosos en el Real Decreto, por ejemplo, dice que es necesaria esta regulación para evitar las posibles deficiencias generales por situaciones de una distorsionada y antisocial libertad de concurrencia, por parte de las empresas interesadas.

Teniendo en cuenta que nuestra Constitución consagra la economía libre de mercado, aunque no se puedan poner los correctivos que sean necesarios para salvaguardar determinados intereses nacionales, a mí parece que el desarrollo hasta ahora de este Decreto, que lleva prácticamente un año, no ha producido resultados concretos en la práctica. El señor Ministro no se ha referido a cifras, y hay una serie de cuestiones ya apuntadas por algún portavoz y otras que yo quiero plantear, que me parece que demuestran que este Real Decreto no sirve

para los fines que se tratan de conseguir, y que la única eficacia práctica que ha tenido, eso sí, ha sido una elevación general de los fletes, con el consiguiente encarecimiento del índice de precios al consumo en las regiones principalmente afectadas, y aquí hablo ya como parlamentario canario, porque —después le daré algunas cifras— lo único que se ha conseguido a partir del Real Decreto es una especie de monopolio de «facto» u oligopolio entre determinadas compañías marítimas que han elevado los fletes conjuntamente, con lo cual se ha producido un encarecimiento que quizá conozca el señor Ministro.

Por ejemplo, en el caso de las Islas Canarias, el índice de precios al consumo sube un punto o dos por encima de la media nacional, no digo que exclusivamente como consecuencia de esto, pero, evidentemente, incide en una región donde el transporte marítimo es ciertamente importante.

En concreto me gustaría plantearle al señor Ministro lo siguiente: este Real Decreto se está aplicando con un carácter rígido, por parte del Ministerio, o, por el contrario, con una actitud flexible, dependiendo un poco de las circunstancias, muchas veces cambiantes, de lo que es la propia situación económica en esta materia. Porque el Decreto habla de carencia de normas reglamentarias, de crisis económica y de grado de inversiones y, por ejemplo, la crisis económica o el alto grado de inversiones se podrá ponderar de una u otra manera en la aplicación del Decreto.

En segundo lugar, este incremento de los ingresos de las empresas, a que se ha referido el señor Ministro, y es obvio que en cuanto se han subido los fletes se han incrementado los ingresos de las empresas navieras, ¿en qué ha repercutido respecto a la situación de estas empresas con el Banco de Crédito Oficial? ¿Se está realmente saneando la situación de esas empresas con el crédito oficial, o, por el contrario, esto ha servido únicamente para incrementar los ingresos de las empresas, sin repercusión directa en su situación de Banco de Crédito Industrial?

Las noticias que tengo es que quizá, salvo la propia Trasmediterránea, empresas que están en el «pulmonei», monopolio de hecho que se creó a partir del Decreto, en el caso de Contenemar, en el caso de Pinillo, ciertamente no lo conozco, pero me parece que no han saneado su situación con respecto al crédito oficial.

En tercer lugar, ¿cómo ha incidido este Real Decreto en la posible renovación de flota? El señor Ministro se ha referido a ello de pasada. A mí me parece que este Real Decreto desanima, más bien, sobre todo a empresas navieras, al margen de las que constituyen el monopolio de hecho, para una renovación de flotas, con la consiguiente repercusión en la construcción naval.

Se refiere el Real Decreto a una competencia desordenada, pero yo le preguntaría: ¿no resulta quizá desordenada la competencia cuando concurren en ella empresas privadas y una empresa pública que es Trasmediterránea, que está subvencionada por los Presupuestos Generales del Estado? ¿No hay un cierto desorden de competencia mayor que el que pueda derivarse de una libertad

de mercado? ¿Conoce el señor Ministro concretas subidas de fletes que se han producido, por ejemplo, en el caso del tráfico Canarias, península y viceversa? Le puedo decir, por ejemplo, que antes del Decreto el transporte de este contenedor de frutas, de Valencia a Canarias costaba 113.000 pesetas el contenedor y ahora cuesta 142.000. Si ese mismo contenedor parte de Valencia, por ejemplo con arroz, producto característico, hacia Canarias, antes costaba 84.000 pesetas y ahora cuesta 105.000 pesetas. De Bilbao, por ejemplo, si se trata del transporte a Canarias de electrodomésticos producidos por la industria bilbaina, antes costaba un contenedor 84.000 pesetas y ahora cuesta 101.800 pesetas. Esas han sido cosas prácticas que se han derivado del Decreto: una elevación general de los fletes y una elevación del índice de precios al consumo.

Por último preguntaría: ¿de alguna manera no entiende el señor Ministro que la existencia de un monopolio de hecho, aparte de la posible incidencia que pueda tener en normas comunitarias como consecuencia de nuestro ingreso en la Comunidad Económica Europea, no entiende que puede también vulnerar el régimen económico y fiscal de Canarias que dice expresamente en su artículo 1.º que se prohíbe toda existencia de monopolio, respecto al transporte con Canarias? Al transporte y a otros aspectos, pero en este caso estamos hablando de transporte.

Gracias, señor Ministro. Pido disculpas al señor Presidente de la Comisión si tengo que ausentarme, porque los grupos pequeños tenemos el problema de la necesidad de ubicarnos en varias Comisiones, y hay una Comisión de Economía y Comercio y hemos empezado media hora más tarde. Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Popular, el señor Durán tiene la palabra.

El señor DURAN NUÑEZ: Quiero antes que nada agradecer al señor Ministro su presencia en la Comisión, al que además he tenido el placer de saludar hace cuatro o cinco días en mi ciudad natal, por lo cual estamos continuando una relación personal ya de hace cuatro o cinco días y de hace varios meses más.

He oído con suma atención las explicaciones del señor Ministro acerca, precisamente, del tema de la CEE. El señor Ministro ha mencionado conversaciones y contactos con el señor Comisario de la CEE, y precisamente por esto yo traía una serie de preguntas que intentaré exponer al hilo del tema del Mercado Común como creo yo que va a afectar este Decreto-ley precisamente a la política comunitaria, que sí creo que está siendo bastante perfilada.

Usted sabe mejor que yo, señor Ministro, que los elementos esenciales de la política comunitaria de la CEE han permanecido prácticamente intactos, a pesar de la intensa revisión, por cierto, a que fue sometida por el nuevo comisionado Stanley Clijton Davis, que por cierto fue Ministro laborista en el anterior Gobierno.

Las propuestas legislativas a debatir en junio por los Ministros de Transporte para crear realmente ya lo que

se llama el Documento Marítimo de la CEE; entre otras, tengo que entresacar tres que creo que afectan directamente no sólo al Decreto, sino a todo el devenir de lo que va a ser la política marítima española. Destacaría tres, que son: primero, la atribución de plenos poderes a la Comisión para que los países miembros accedan al mercado marítimo de cualesquiera de los Gobiernos comunitarios. La segunda es la modificación de las propias reglas comunitarias de competencias para permitir que continúen las conferencias «Liner», esto es interesante y también lo mencionó el señor Ministro. La tercera es la que realmente va a afectar no sólo a nuestro tráfico interno sino al tráfico entre península y Canarias, a la manera de ver de este Diputado; es el famoso hecho de poner prácticamente fuera de la Ley de Cabotaje Nacional, de los diversos países, porque no era solo España, que permitía hasta ahora que los países de la CEE protegieran el tráfico interno de sus flotas domésticas. Esto realmente, según el documento que tengo aquí, y que Clijton Davis parece ser que consensúa con todos los Ministros comunitarios y va a estar puesto en práctica, lo cual de cierta manera creo que cambia totalmente la política a seguir en este Decreto. Esta es la manera de pensar de este Diputado y agradeceré mucho al señor Ministro sus comentarios al respecto y la influencia sobre nuestro entorno marítimo.

Además quería comentarle, y creo que estoy aún en tiempo, si me lo permite el señor Presidente, dos temas más para oír la opinión del señor Ministro. Uno es que España es miembro de la CSG, que como usted sabe es el grupo consultivo o consultante de Marina Mercante, entre otros con Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Suecia y Estados Unidos, y estos países que se acaban de reunir conjuntamente; y entre ellos espero que hayamos tenido un representante español, y el documento que tengo aquí realmente es un recorte del Lloyd's List que sé que el señor Ministro y su Departamento han contribuido hace muy poco con el informe especial sobre España de hace cuatro días, que también tengo aquí, que es muy interesante, ya que están expresadas algunas de las opiniones generales y de los problemas, dice, y estoy traduciendo en este momento porque lo saqué ayer, que los países de la CSG se han comprometido en formar una agenda para la acción coordinada, tomada por todos los países de dicho Acuerdo, de manera que a los transportadores de un país no se les prohíba acceder al tráfico de los países en desarrollo. Esto creo que en cierto modo contradice un poco el tema de los famosos acuerdos UNCTAD, es una manera de pensar, pero yo creo que si estamos en la CSG da la impresión de que los grupos firmantes de la CSG no ven con demasiado agrado el tema del cuarenta-cuarenta-veinte. Esta es una opinión y me gustaría una respuesta del señor Ministro.

La cuarta cuestión, que ya me preocupaba hace tiempo, es que, como conoce el señor Ministro, la famosa MARAD de los Estados Unidos, la US Maritime Administration, hizo hace un mes o mes y medio un documento muy importante en el cual se daban las listas de las

inminentes medidas proteccionistas tomadas por Gobiernos de todo el mundo, y hablando del Oriente Medio, de África y de Suramérica, mencionaba asimismo muchísimos otros países que adoptaban medidas de tipo proteccionista. Pero en el tema de Europa occidental la única que aparece es España, y el resumen del documento dice que España es el único país específicamente listado o anotado por el hecho de tener impedimentos gubernamentales proteccionistas con el Gobierno, intentando restringir sus barcos de bandera a algunas importaciones tales como petróleo, tabaco y algodón, cita el documento, y reservándose asimismo un mercado, el que conocemos todos, llamado como «comercio de Estado», a los buques españoles. Esto después lo aclaró un poco el Decreto de comienzos de noviembre de 1985, pero estaba en el espíritu del MARAD y que nosotros somos el único país de la Europa occidental listado como superproteccionista (no me meo en nada, lo dice el MARAD). Agradeceré las opiniones del señor Ministro al respecto.

El señor PRESIDENTE: El señor Castroviejo tiene la palabra.

El señor CASTROVIEJO CALVO: Señor Ministro, en los últimos años, desde que la Administración socialista comenzó a reconsiderar líneas, etcétera, en la provincia de Alicante el puerto va teniendo mucho menos protagonismo en la vida económica provincial, no sabemos si por mor de la servidumbre que implica el no ser capital de la Comunidad valenciana, ese centralismo le ha producido también en este aspecto del transporte naval la pérdida de un protagonismo con beneficio de la capital de la Comunidad, Valencia.

Concretando mi inquietud, quisiera preguntarle sobre la suspensión de unas líneas semanales que se venían haciendo desde Alicante, la primera de ellas una línea que unía Alicante con Ibiza, que aceptaba pasaje y mercancía, y la segunda de ellas Alicante con Argelia, concretamente con Argel, que sobre todo aceptaba pasaje, también mercancía, pero especialmente pasaje.

He de decirle, señor Ministro, que precisamente Argel se unía con Europa a través de Alicante, porque antes el único puerto era Marsella y posteriormente fue Alicante. Esto producía un beneficio para el pequeño comercio y para industrias que también exportaban, del orden de una estancia de 2.000 a 3.000 personas procedentes de Argel que producían un tráfico que afectaba a la economía alicantina. Como consecuencia de la suspensión de esa línea todo esto ha supuesto un quebranto para la economía de nuestra provincia. ¿Podría decirme cuáles son los criterios que han llevado a la suspensión de estas dos líneas, Alicante-Ibiza y Alicante-Argel, y si ese Ministerio piensa reconsiderar su postura a la vista de las quejas y de la problemática surgida en la provincia que represento?

El señor PRESIDENTE: Señor Castroviejo, si el señor Ministro desea contestar su pregunta podrá hacerlo, pero desde luego no tiene nada que ver con el contenido del

orden del día de hoy, que se refiere a una regulación del transporte marítimo y no a la suspensión de unas líneas regulares que son temas concretos, marginales, que pueden ser importantes, como es lógico, pero que no entran dentro del orden del día. Se lo digo a los efectos de que si el señor Ministro, por carecer de documentación o porque no lo estima conveniente no quiere contestarlo, está amparado por el Reglamento de la Cámara, puesto que no forma parte del orden del día.

El señor CASTROVIEJO CALVO: Dejo a la benevolencia del señor Ministro la posibilidad de contestación a estas preguntas concretas.

El señor PRESIDENTE: El señor Escuder solicita la palabra.

El señor ESCUDER CROFT: Sobre el mismo tema y una pregunta concreta y puntualización al señor Ministro.

Señor Ministro, usted ha hecho una afirmación muy rotunda que creo que no es exacta. Usted ha dicho textualmente que se ha consultado a los usuarios. En el tema de la famosa Conferencia Península-Canarias, no se ha consultado a las asociaciones de usuarios del transporte marítimo. Concretamente, por circunstancias personales presido una de ellas, que se ha enterado por la prensa de esa conferencia.

En segundo lugar, el señor Ministro está permitiendo una violación directa del artículo 7.º del propio Decreto en cuanto a la publicidad de las tarifas existentes y, por último, yo quiero ratificar lo que ha dicho el señor Bravo de Laguna y su interpretación de si dicha conferencia de fletes, concretamente el caso de Canarias, corresponde o no a un monopolio de hecho que viola directamente la Ley del Régimen Económico-Fiscal de Canarias.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Por parte del Grupo Socialista, el señor Abejón tiene la palabra.

El señor ABEJON ADAMEZ: Señor Presidente, señorías, en primer lugar, he de afirmar que nos es muy grato por parte del Grupo Socialista saludar a nuestro compañero de Grupo Parlamentario y de Partido, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones y asistir a sus documentadas observaciones y comentarios sobre el Decreto 720/84, de 28 de marzo.

Dado lo avanzado de la hora y el amplio debate que se está desarrollando sobre la cuestión, quisiéramos señalar muy brevemente tres o cuatro puntos concretos. En primer lugar, quiero indicar que a juicio del Grupo Parlamentario Socialista la necesidad del citado Decreto era absoluta e insoslayable. La situación económica por la que atraviesa el sector marítimo, las dificultades financieras de las empresas, el problema de nuestra situación en el mercado internacional de fletes junto con la inadaptación evidente que se venía arrastrando a lo largo de décadas en la estructura administrativa de la regulación

de nuestra marina mercante y de la obsolescencia del marco legal (por ejemplo, piénsese en la estructura de la administración marítima española y la falta de coordinación intermodal en el transporte) ha tenido consecuencias nefastas, por ejemplo, para un tráfico como el de cabotaje, que debía haber tenido una importancia dado el carácter cuasi insular del país y de las islas adyacentes y, por todas estas situaciones, hacía falta esta regulación sin perjuicio de que se pensase más adelante en un marco legal más amplio.

Asimismo quiero indicar que a juicio del Grupo Parlamentario Socialista los resultados de la aplicación del Decreto son en términos generales aceptables, como ha expresado el señor Ministro. Entendemos que la situación de las empresas ha mejorado notablemente; tal vez eso haya impedido la entrada en el mercado de empresas que no ofrecían las suficientes garantías y seguridad, pero esto ha repercutido en una situación de mejora para los trabajadores del sector, una mejora de la situación financiera de las empresas respecto al crédito oficial y no se ha producido un deterioro de la situación en los usuarios, puesto que buena parte de la mejora de las empresas ha sido absorbiendo los beneficios de intermediarios o eliminando prácticas e inconvenientes en el mercado.

Por tanto, en sentido general, nosotros hacemos una valoración positiva del Decreto y de su aplicación y, no obstante ello, esperamos —nos gustaría que el señor Ministro ampliase este punto— la confirmación de que la legislación contenida en el Decreto, aparte de ampliación reglamentaria de la legislación anterior —evidentemente necesaria—, sea un preludio de las nuevas medidas legales que habrá en el sector del transporte marítimo dentro de los proyectos legales del Ministerio en el campo de todos los transportes y que, evidentemente, en esa nueva legislación esperamos que se resuelvan algunos de los problemas, algunas de las posibles diferencias con la legislación comunitaria, etcétera, que han indicado los señores Diputados de otros Grupos.

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro tiene la palabra para contestar a los distintos Grupos Parlamentarios.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): En relación con la intervención del señor Fernández Inguanzo he de decir que comparto su preocupación por la situación actual del mercado de fletes. No se puede decir que España haya sido sistemáticamente deficitaria. Hasta principios del siglo XIX España era excedentaria. Lo que ocurre es que se hacía por vías de mercantilismo y monopolio, el puerto de Sevilla, el de Cádiz o el comercio con Indias.

Creo que el elemento esencial de la cuestión que ha planteado el señor Fernández Inguanzo tiene una primera contestación que he dado ya en mi intervención preliminar. Hemos conseguido constituir y poner en funcionamiento una Comisión interministerial de tráfico marítimo. Esto supone un avance que yo no lo calificaría de revolucionario, pero es un avance histórico, porque en

España dentro de la misma Administración del Estado no existía un clima ni un funcionamiento de coordinación entre los diversos departamentos. Prueba de ello es que el Ministerio a través del Instituto de estudios del transporte hizo un primer borrador de plan de flota que responde básicamente a las preguntas que ha formulado tanto el señor Fernández Inguanzo como a otros aspectos de las demás preguntas. Este primer borrador se hizo en junio del año pasado y no se tomó decisivamente en cuenta por una razón: porque cuando se plantean las necesidades estratégicas y de cobertura hay que tener en cuenta un aspecto que he señalado: como la configuración en gran parte viene desde la demanda, nos encontramos con que tanto empresas públicas como privadas preferían sistemáticamente recurrir al mercado internacional y, por tanto, no hacían demasiado caso —yo no soy partidario de la protección sistemática— y no tenían en cuenta a la marina mercante española por lo que se producía una situación un tanto absurda, porque también todos los ciudadanos tenemos derecho a preguntarnos si hay que proteger sistemáticamente, por ejemplo, el sector petrolífero o la producción de acero y demás frente al interés que puede tener la flota.

No hay soluciones definitivas. Lo que hemos hecho es, sobre la base de este primer plan de flota, establecer los trabajos del plan de flota definitivo que, además, no será definitivo en la medida en que es algo que se tiene que revisar constantemente, pero después de los acuerdos sobre la reconversión naval entre el Gobierno, el Ministerio de Industria y la Unión General de Trabajadores el plan de flota recibió un impulso importante. Hemos celebrado unas jornadas sobre el plan de flota hace mes y medio en donde también por primera vez hemos sentado a los armadores, a los sindicatos que han querido participar, eso sí, a los banqueros, a la Administración, a todos los implicados en el sector y les hemos dicho: aquí hay que ponerse de acuerdo entre todos, porque esta situación no puede continuar. Ahora mismo estamos acabando de perfilar el plan de flota para presentárselo al Gobierno. Yo me ofrezco a comparecer para explicar el plan de flota que espero que pueda estar acabado, dentro del plazo comprometido, en el mes de junio. Digo que espero no por la capacidad técnica de elaboración del plan de flota, sino porque dicho plan implica mediaciones muy importantes de intereses económicos de empresas privadas y públicas bastante fuertes y que precisamente no han favorecido nuestra bandera.

En definitiva nuestra política, desde este punto de vista, se basa en cebar la bomba, si se puede decir en términos técnicos, para que haya una recuperación en el mercado de fletes y se pueda transportar. Por ejemplo, el año pasado hemos dedicado 500 millones de subvención que existían en la Dirección General de Marina Mercante para apoyar determinados tráficos en condiciones de competitividad con la Comunidad. Esta es otra historia. Cuando se habla de la Comunidad hay que señalar que ahora mismo la Comunidad se está defendiendo; no es que esté pretendiendo una libre competencia al máximo, porque la libre competencia aquí es la situación de la

libre competencia entre el lobo y las gallinas. Se está destrozando sistemáticamente la marina de los países desarrollados; España no es el único caso. Por consiguiente, con 500 millones que pusimos el año pasado y algo más que hemos puesto este año estamos consiguiendo mejoras en la balanza de fletes de más de 5.000 millones de pesetas. Esto es la valoración provisional de 1984.

El señor Fernández Inguanzo se ha quejado de que se están vendiendo barcos al extranjero. Primero, hay muchos barcos amarrados. Segundo, la flota española estaba sobredimensionada en muchos aspectos como consecuencia de decisiones adoptadas hace más de diez años; un caso típico es el de la flota petrolera. Me ha sorprendido que el señor Fernández Inguanzo se queje de que vendamos barcos a la Unión Soviética. Yo soy partidario de vender barcos a todo el mundo, porque somos un país con una gran capacidad. No sé por qué critica las ventas sólo a la Unión Soviética. Yo le puedo decir una cosa: un banco como el Banco de Crédito Industrial, que es el que opera en este terreno —no es el Gobierno—, se encuentra con una situación no sólo de morosidad, sino de barcos que se están literalmente destruyendo en muchos puertos españoles. Me parece que lo que nos interesa, de cara a la construcción naval, es vender más barcos. ¿Que hay iniciativas de gente que por vía de cooperativa o de sociedad anónima quiere iniciar actividades como armador? Eso no se frena nunca. Lo que pasa es que hay una cosa clara y no es en este sentido en el que el Estado tiene que poner el dinero. Nosotros creemos que ese es un sector de economía de riesgo. Por consiguiente, pensamos que deben de operar los más capaces partiendo de la base de que siempre es importante un cierto apoyo de la Administración.

Como el señor Bravo de Laguna va a leer mis manifestaciones en el «Diario de Sesiones», yo le quiero decir una cosa. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones no es un ministerio conflictivo. Es un ministerio desconflictivo. Es decir, estamos sistemáticamente tratando de desmontar, porque se pone de manifiesto que ahora mismo hay un conflicto, y ahora mismo no hay ningún conflicto, lo que hay es algunas minorías irresponsables en algunos de los transportes que, además, son levantiscas porque no reconocen o no quieren reconocer la autoridad legítima de un Estado de derecho y que se están lanzando en una campaña contra el país y su prestigio. Me parece que no se puede decir que la autoridad del Estado sea conflictiva en este sentido, es la autoridad que se debe ejercer.

Admito que el mundo de los transportes es un mundo duro en muchos aspectos, por ejemplo —lo creía hasta ahora pero ahora parece que eso no es así—, más que el Ministerio de Justicia o el de Cultura, partiendo de la base de que también la crítica en el terreno de la cultura es acerba, pero el Ministerio de Transportes afecta en cierto modo al sistema circulatorio de la economía y de la sociedad, y por eso y sobre todo porque algunos gritan mucho, se dice que es conflictivo. Yo les puedo decir que en dos años y pico —y basta con ver un poco en las hemerotecas, lo que ha pasado—, hemos evitado muchas

huelgas, hemos ordenado muchos sectores y en estos momentos, a través de nuestro comportamiento, hemos evitado una huelga salvaje en el terreno aéreo con un comportamiento de chantaje inaceptable para un Estado de derecho, como ha ocurrido en épocas recientes de nuestra historia, en donde, bajo pretexto de mejorar la seguridad, al final se acaba pidiendo dinero para un colectivo. Creo que en este sentido a cada uno le toca hacer una labor, pero parece que eso o es para calificar sistemáticamente de conflictivo. A mí no me gusta el conflicto, yo soy partidario siempre de la negociación, de lo que no soy partidario, desde luego, es de ceder a chantajes intolerables.

Me van a permitir que, a partir de esta reflexión general, haga una pequeña reflexión dirigida a los Diputados canarios, y es que curiosamente nos encontramos con una apelación sistemática a una pretendida libertad de mercado y, al mismo tiempo, incluso coincidentemente, nos encontramos con «Diarios de Sesiones» llenos de peticiones de subvenciones crecientes al transporte desde Canarias a la Península. Es decir, si uno es un liberalista manchesteriano lo que tiene que decir es que no haya Estado o que se reduzca al mínimo; deje usted la competencia y a ver qué pasa. Yo tengo que hacer constar que concretamente el Director General de la Marina Mercante es canario, es paisano del señor Escuder y conoce perfectamente el régimen económico-fiscal de Canarias. Es absolutamente incierto que se haya producido un fenómeno de encarecimiento debido exclusivamente al tema de fletes. Lo que ha ocurrido es que, como consecuencia de acciones concertadas, que no es un monopolio de hecho —porque esto está siguiendo lo que decía su compañero de Grupo, señor Durán—, en el mundo civilizado en líneas regulares de transporte lo que hay son conferencias de transportistas, y por ejemplo la Conferencia del Báltico, a la que nos acogimos el año pasado, hay que aplicarla, porque lo contrario es la competencia despiadada, y cuando se calcula, por ejemplo, a efectos de impresionar, la diferencia entre el coste de un contenedor Valencia-Tenerife, me parece que era, primero, hay que señalar periodo del año y fechas y, segundo, hay que señalar los posibles descuentos que se establecen. Realmente me parece que es una actitud bastante demagógica y que responde a determinados sectores muy concretos, comerciales además.

Si se quiere una línea comercial, una línea regular, el planteamiento tiene que ser diferente en todos los tipos de transporte a lo que puede ser el no regular. En principio entiendo —y esto lo hacen los países más desarrollados también, y luego me referiré al caso de Estados Unidos— que las líneas y las conferencias son la solución que los armadores del mundo civilizado han adoptado. Además entiendo también que en relación —y en esto corrijo a mi compañero de Grupo— no al país e islas adyacentes, sino a la Península y las islas, que todo es España, realmente tenemos que defender de una manera seria y sistemática que no haya interferencias, por una parte, de pabellones que entren a hacer una competencia destructiva y luego frenarla entre nosotros mismos, por-

que, si no, esta ansia de desregulación, de «deregulation» o de desreglamentación, ¿por qué no lo plantean ustedes en el transporte por carretera, por ejemplo? Es decir, en vez de mantener la concesión del transporte por carretera a los llamados piratas, como no pagan seguros, como en muchos casos no cubren los mínimos de garantía, hay que dejarles y a ver qué pasa, porque entonces la gente acabaría viajando mucho más barato; ahora, acabaríamos en situaciones en que, como el transporte es así, terminarían, si no en el juzgado, al menos con un aumento del índice de siniestralidad, con una menor cobertura, con un peor servicio, en definitiva.

Por ello yo creo que, precisado este marco, se dice ¿usted hace el desarrollo reglamentario de una ley que usted mismo califica de obsoleta? Pues efectivamente. No se puede hacer un reglamento sin tener un apoyo en una ley, eso es propio de la jerarquía de las normas; ahora, eso no impide que critiquemos la ley, sobre todo por una razón, porque la ley no preveía estos supuestos o lo hacía de una manera que estaba pensada hace treinta años. Hacer una ley es mucho más importante que hacer un reglamento, y además hay otra cosa importante, y es que independientemente del trabajo legislativo, que es muy noble y fundamental, también hay que hacer frente a la realidad, y el problema que nos hemos encontrado en todos los modos de transporte es el de marcos obsoletos y nosotros podemos pretender hacer una ley maravillosa que arregle los problemas dentro de cuatro años, pero había que actuar y que ejercer las facultades de ordenación. Yo no soy partidario de una intervención sistemática del Estado. Creo que en transportes, como en otras muchas cosas, el Estado lo que tiene que hacer es el marco de ordenación e inspección; no tiene que ocuparse directamente de la prestación de los servicios. Por tanto, entiendo que las críticas que se refieren a una situación de monopolio de hecho no están justificadas. Aquí nos encontramos con una política de concertación que ha producido, eso sí, un paro o un alto en el proceso de envejecimiento sistemático que tenían los fletes y los servicios.

Decía el señor Bravo de Laguna: ¿van a ser ustedes rígidos o flexibles? En el terreno del transporte, el que no sea flexible no va a ninguna parte, y más en transporte marítimo. Casi les diría que no se funciona ni siquiera con el reglamento; el reglamento es un marco. Esto funciona casi con el télex diario de una manera clarísima, tanto en el terreno del abastecimiento de petróleo como en el de las cargas. Aquí hay que estar sistemáticamente yendo al mercado todos los días, y si no, no se funciona. Por tanto, claramente flexibles.

Se dice que las empresas están recuperando su excedente, no pagan. Ahí hemos hecho, por ejemplo, una orden de aceptación de subvenciones al pago de los créditos del BCI, porque nosotros queremos que las empresas vayan mejor, pero queremos también que paguen. El BCI, el Banco de Crédito Industrial, que ha mejorado mucho su capacidad y que se ha tomado el problema en serio, también está siguiendo sistemáticamente la situación de las empresas para que empiecen a pagar, que no

son todas. Aquí, como todo en la vida, había serios que no podían pagar, y había piratas, hasta los desalmados que se quedaban con una parte de las subvenciones. Eso lo estamos aclarando, y además nos lo piden los armadores; la gente sistemáticamente no quiere ser morosa, los hay que son morosos de profesión, pero a un buen profesional, a un buen empresario le gusta pagar.

En tercer lugar se dice que esto no va a ayudar a la renovación de flota. Si no ayuda a la renovación de flota el que se recuperen los tráfico, el que se mejore y se recupere el excedente, ¿qué es lo que va a ayudar? Hacer planes del millón de toneladas para que luego se vayan oxidando y llenando de herrumbre los barcos en los puertos. Esta es la base que puede apoyar seriamente a la renovación de la flota.

Hay un punto en el que puedo estar un poco de acuerdo con el señor Bravo de Laguna, y es cuando se refiere a la participación de empresas privadas y públicas en este tipo de tráfico. Yo lamento que cuando él estuvo en el Ministerio de Hacienda no procediera de acuerdo, con su filosofía, a delimitar el papel de la empresa pública. En principio nosotros estamos colaborando en este momento en la negociación del contrato-programa con la Compañía Trasmediterránea y les puedo adelantar una cosa; desde el punto de vista de lo que es la política de transportes del Gobierno español yo no veo razones para que una empresa pública, en principio, pueda computar dentro de su déficit una parte del déficit correspondiente al transporte de carga con Canarias. A mí me parece que si hay una conferencia de empresas privadas lo pueden hacer perfectamente. Ese es quizá el único punto en el que puedo estar de acuerdo, y se lo manifiesto porque me parece que es una cuestión absolutamente razonable. En definitiva, es una subvención añadida a las que ya existen en relación con la carga.

En relación con los planteamientos del Grupo Parlamentario Popular yo compruebo un claro desacuerdo interno dentro del Grupo, que no hago más que constatarlo públicamente. Por una parte se dice: vamos a ver, desde el punto de vista del acuerdo de la libertad de mercado y de la posibilidad de entrada de todo el mundo, cogiendo como tablas de la ley lo que dicen los norteamericanos, y en segundo lugar, se me dice: oiga, y usted por qué no pone la línea de Alicante a Palma y por qué no la pone a Argel. O una cosa u otra; pero discútanlo ustedes en el Grupo para saber cómo tenemos que contestar.

Creo que hay que hacer algunas precisiones, en primer lugar con la política norteamericana. Los Estados Unidos no es que sean el paradigma de la libertad, en este sentido, los Estados Unidos, clarísimamente, primero, tienen una situación diferente con respecto a Europa Occidental; son menos dependientes desde el punto de vista económico que toda Europa Occidental, incluida España, porque son un continente con mucha mayor capacidad de autosuficiencia. En segundo lugar, los Estados Unidos, desde la Segunda Guerra Mundial hicieron una opción, que ha repercutido en sus astilleros, dentro de que ellos tienen la capacidad, en caso de conflicto bélico, para entendernos, de recuperar muy rápidamente su capa-

cidad de producción, pero la opción clara que hicieron los norteamericanos, desde el punto de vista de transporte, ¿cuál fue? Pues abanderar muchísimo en otros países, y no es casualidad que sean dos países, concretamente, del mundo los que tengan una gran flota, y son dos países que están muy ligados a la Historia de Estados Unidos: Liberia, que es un gran pabellón, Liberia es una República hecha por antiguos esclavos que mandaron a Africa, con una relación privilegiada con los Estados Unidos, y Panamá es un país cuya Historia ha gravitado en torno al canal de Panamá. Es decir, los americanos son todo menos tontos y son dos flotas muy importantes. Luego está el caso de la flota griega, que es independiente pero también está relacionada, aparte de la de otros países.

Por tanto, los norteamericanos en esto se encuentran en una situación muy distinta a los demás. Es decir, nosotros predicamos, y predicar es distinto que dar trigo, y acusamos a los demás de proteccionismo. Si yo fuera congolés, o fuera brasileño, mejicano o tailandés, sería claramente partidario de la protección, porque no tengo flota, y el que tiene la flota me impone la ley. Es decir, yo en ese caso sería claramente proteccionista. Y el código UNCTAD, y hay que mencionar que en la UNCTAD sistemáticamente los Estados Unidos han mantenido una postura de oposición clarísima, no solamente a este punto, sino a todas las propuestas que hacen los países en vía de desarrollo. Las propuestas que hacen los países en vía de desarrollo normalmente van en el sentido de déjeme usted respirar, y pise menos; entonces, el que está mandando, dice, a mí lo que me interesa es seguir mandando. Por tanto, yo creo que en este terreno realmente no se puede decir que nos acusan de proteccionistas, porque hay además una cosa en la que sí tiene razón el señor Durán, que es la crítica de la Administración marítima norteamericana, que es la crítica de la OCDE también, problemas con la Comunidad y es que había una gran parte de las cargas bajo comercio de Estado. Precisamente, como somos conscientes de que eso había que cambiarlo, porque es una situación de la posguerra —que tenía su razón de ser en aquel momento, no es todo absolutamente condenable— entonces nosotros hemos hecho una orden de liberalización —que no sé si la han leído, cuando se la lean me preguntarán dentro de ocho meses— orden de liberalización de principio de este año, que precisamente viene a dar respuesta a eso. La orden de liberalización me parece que está publicada el 18 de enero de este año. Ahí está la respuesta que estamos dando: nosotros estamos liberalizando, lo cual no significa que seamos partidarios de la jungla sistemáticamente.

En relación con las posturas del Gobierno español en todas las conferencias y grupos consultivos, nosotros claramente somos partidarios, como los países de la Comunidad. En la Comunidad no había ese tipo de política, se está planteando ahora, y le puedo decir, no con orgullo, que en la entrevista que tuvimos la semana pasada con el Comisario señor Davis, él me decía: esto de la política marítima es un desastre, porque además nos están comiendo vivos los países del Este y los pabellones de con-

veniencia. Entonces, mire usted, la Comunidad, un tercio de su producto bruto es de relación con el extranjero, y en la Comunidad yo opino que por razones comerciales y estratégicas tenemos que defender más nuestra flota. Y es que coincidimos, y le puedo decir más, que por ejemplo los italianos, que tienen un proyecto de ley que va al abanderamiento al 50 por ciento, que a nosotros nos dejó asombrados, y preguntamos ¿cómo se compagina con la OCDE? Los italianos nos están diciendo: lo que están haciendo ustedes a ver si lo podemos copiar, y desde luego que un italiano le pida a uno algo para copiar puede llenar de orgullo porque en cuestiones de habilidad en este terreno, a los italianos es difícil superarlos.

Yo creo que en este terreno la Comunidad tiene que avanzar sistemáticamente, que la política de liberalización está muy ligada a la capacidad de un país, que creo que Estados Unidos no es un modelo válido porque Estados Unidos en este sentido tiene apoyos muy importantes en países con los que mantiene una relación privilegiada, lo cual le permite abaratar su comercio, y me parece que en ese terreno nosotros estamos siguiendo una línea de adaptación a la realidad y de liberalización que es bastante correcta, sobre todo si conseguimos definir un marco de ordenación interesante y conseguimos revitalizar nuestra flota mercante, que es un objetivo importante en función de las necesidades del país, no como un objetivo indiscriminado.

Y paso a la pregunta que va en sentido contrario, que es la del señor Castroviejo. Evidentemente, comprenderá el diputado Castroviejo que un miembro del Gobierno socialista no se va a dedicar a atacar sistemáticamente a una provincia con mayoría socialista, como Alicante. Nosotros no hemos pretendido desmerecer a Alicante en absoluto. Lo que pasa es que, y eso lo explicamos ya el año pasado cuando Transmediterránea nos planteó el cierre de la línea Alicante-Ibiza, una línea con un coeficiente medio de ocupación del diez por ciento, nosotros entendemos que no tiene que ir a cargo de los Presupuestos Generales del Estado. Así de claro. Esto es ayudar a reducir el déficit y a ser más eficaces.

En el caso de Argel, está relacionado con problemas que no son específicamente españoles sino al comportamiento, a la postura del Gobierno argelino. También le digo, de paso, que el único contacto entre Argel y Europa no es Alicante, aunque en Alicante haya muchos «piednoirs» o antiguos «piednoirs» que mantengan relaciones con Argel. Pasa como con Marruecos: las relaciones entre Argel y Marsella son mucho más importantes que con Alicante. Pero, vamos, a nosotros nos interesa. Lo que yo le puedo decir, como Ministro responsable, es que el Ministro puede estar de acuerdo en que, por una parte, haya alguna empresa, y las hay, porque hay empresas privadas, por ejemplo, está ISNASA, algún armador español que haga la línea Alicante-Ibiza, que la puede hacer dos meses al año, cuando va la gente, y la puede dejar de hacer. En esto no hay que pretender tener un enlace sistemático. Ahí hay una posibilidad para la empresa privada. Si a Trasméditerranéa también le salen las cuentas, que vaya; pero, desde luego, el Gobierno entiende

que no tiene que obligar al mantenimiento de esa línea con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

En segundo lugar, en el caso de Argel, y ahora, además, que han mejorado las relaciones con el Gobierno argelino, nosotros apoyamos una línea regular, pero no la tiene que poner el Ministerio, sino dentro del marco de las relaciones bilaterales, que se establezca una línea regular. Si hay sólo un armador español interesado, muy bien; como si es con un argelino en régimen de «pool». Hemos mejorado, por ejemplo, el tráfico del Estrecho de una manera espectacular y estamos avanzando con Túnez, con Marruecos también. Estos son problemas comerciales, no son problemas de Estado. Entonces, si usted conoce algún empresario que esté interesado en esto, dígaselo y nosotros a favor.

Tomo nota de la denuncia que hace el Diputado señor Escuder. A mí me extraña que no sepa una cosa que se refiere a su provincia. Es la primera vez que le oigo decir que no ha conocido algo como Presidente de un Consejo. Eso me llena de admiración, pero puede ser, yo admito que tiene razón. Creo que lo que tiene que hacer es una denuncia formal, como si no hay publicidad, es decir, el Estado dicta unas normas, y los ciudadanos tienen que apoyarse en esas normas y denunciar cuando las cosas están mal. Si él lo hace y lo denuncia a la Dirección General de la Marina Mercante estoy seguro de que, desde luego, obtendrá satisfacción.

En cuanto a los criterios señalados por mi compañero de Grupo señor Abejón, hay una cuestión importante que ha planteado y es la nueva legislación. Nosotros tenemos borradores internos del Ministerio preparados en este terreno; de todas maneras en este sentido creo que es muy importante, dentro del trabajo legislativo llevarlo adelante y a mí me parece que la prioridad inmediata en este momento es sacar de una manera definitiva el plan de flota. En este tema estamos trabajando y las cosas están bastante perfiladas.

Nada más, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Vamos a iniciar la segunda parte. (*El señor Fernández Inguanzo pide la palabra.*) El señor Fernández Inguanzo tiene la palabra.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Señor Presidente, yo quisiera un segundo para aclarar una cuestión que quedó flotando.

El señor PRESIDENTE: En principio no hay forzosamente segundo turno en las comparencias, según el Reglamento. Al tratarse de una cuestión concreta, agradecería me indicara de qué se trata, simplemente para ver si abrimos o no el segundo turno.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Se trata nada más de un segundo. Yo me refería a que el señor Ministro creo que cogió, perdón, el rábano por las hojas, diciendo por qué me opongo a que se vendan barcos a los soviéticos.

El señor PRESIDENTE: En este caso, señor Fernández Inguanzo, puede usted intervenir a título de alusiones, y así no abrimos el segundo turno; alusiones si su Grupo se considera aludido. Evidentemente, es un problema de valoración subjetiva y, por tanto, suya.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Yo hubiera querido intervenir sobre la cuestión global; pero voy a referirme, como he dicho, a esta cuestión simplemente.

Yo no estoy en contra de que se vendan barcos a la Unión Soviética. Si los Astilleros de Gijón o de Ferrol vendieran un barco a la Unión Soviética o a quien sea, yo encantado. He hablado de que el «Ana Teresa» se ha vendido a Italia o a Grecia, creo que fue a Italia, y que dos barcos se vendieron a Finlandia. Contra lo que yo estoy no es contra la venta de barcos al extranjero, sino contra la desaparición de la flota y la mala venta de los barcos, que se han medio regalado, como sucedió con el «Ana Teresa», que es un barco de seis años que se vendió con una pérdida de 900 millones de pesetas, tengo entendido, si mis datos no fallan. En cambio, en contraste con malvender esos barcos, en la Dirección que sea se ponen dificultades a creación de líneas con el objeto fundamental de sacar esos setenta barcos que están atados y dar puestos de trabajo. Ese es el problema.

El señor PRESIDENTE: Señor Fernández Inguanzo, su intervención vuelve sobre la cuestión que ya ha sido contestada por el señor Ministro. Le recuerdo, señor Fernández Inguanzo, que este orden del día de comparencias se refiere a información del señor Ministro, no a debate. Si su Grupo Parlamentario desea debatir alguna cuestión concreta, puede formularla a través de las preguntas o cuando usted estime conveniente. (*El señor Ministro pide la palabra.*) El señor Ministro tendrá oportunidad de intervenir para contestar.

El señor Durán tiene la palabra.

El señor DURAN NUÑEZ: Quería referirme a la intervención del señor Ministro, sin abrir para nada un debate.

El señor PRESIDENTE: Entonces, abríamos un segundo turno.

El señor DURAN NUÑEZ: Ha aludido el tema que yo explicaba de la Administración marítima de Estados Unidos. El señor Ministro dio a entender, porque quizá yo no me expliqué bien, que daba la impresión de que yo abogaba por el levantamiento del proteccionismo que pedían los Estados Unidos. Quiero decir nada más que fue un último comentario, después de otros más interesantes sobre el tema del Mercado Común, que es el que nos preocupa. Hice mención de lo que daba el MARAD como comentario general de un país de Europa Occidental, que era España, sobre el tema del «cross trading». Es para aclarar que yo no he abogado para nada en lo que comentan los Estados Unidos ni he entrado en el tema del libre comercio exterior, entre otras cosas porque usted

sabe muy bien que el documento de MARAD se refiere a «cross trading», no se refiere a tráfico con Estados Unidos. Señor Ministro, a lo que yo me refería era a que han dicho que un país que parecía impedir el «cross trading»...

El señor PRESIDENTE: Señor Durán, por favor, esto es volver sobre el asunto, reiterando además los criterios que ha indicado usted antes.

El señor DURAN NUÑEZ: Era para que quedara aclarado, porque el señor Ministro quizá no me entendió.

El señor PRESIDENTE: Creo que han quedado clarificadas su opinión y la posición de su Grupo.

Señor Ministro ¿quiere usted contestar a las alusiones?

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Aprovechando la ocasión, porque he estado presidiendo hace poco la Comisión Mixta de aplicación del Acuerdo de Transporte Marítimo con la Unión Soviética y yo le pediría al señor Fernández Inguanzo sus buenos oficios para poder ayudarnos, porque negociar con los soviéticos es muy duro. Hemos conseguido una línea regular en el norte y otra de carga especializada. Además, le puedo dar una buena noticia. Estamos tratando de apoyar la venta por la división naval del INI de cuatro barcos para transporte superfosfórico y lo que podamos. Yo no sé si lo sabe usted, pero lo que pasa es que es muy duro negociar con los soviéticos. Nosotros acabamos firmando cuando estábamos en la escalerilla del avión.

Sobre la observación que me ha hecho el Diputado señor Durán, yo le he entendido perfectamente; lo que pasa es que él estaba haciendo una crítica, que no solamente hacía el MARAD, también hacía la OCDE, en relación con el comercio de Estado. Yo le he dado la respuesta. Hemos hecho una orden de liberalización que conoce perfectamente. Lo que pasa es que yo no creo que lo que digan los Estados Unidos sistemáticamente sean las tablas de la Ley; parece que usted sí. En eso no estamos de acuerdo.

— PREGUNTAS FORMULADAS POR EL SEÑOR ESCUDER CROFT

El señor PRESIDENTE: Vamos a pasar al siguiente punto del orden del día que se refiere al conjunto de preguntas formuladas por el señor Escuder.

Señor Escuder, ¿podría usted reunir en una sola intervención todas las preguntas o, al menos en dos intervenciones? Dígame usted qué preguntas va a agrupar porque facilitará los trabajos de la Comisión al ser, sobre todo, un tema tan específico para Canarias y, naturalmente, facilitará también las tareas del señor Ministro.

El señor ESCUDER CROFT: Hay, digamos, tres paquetes.

El señor PRESIDENTE: ¿Podría reducirlos a dos? (*Asentimiento.*) ¿Qué preguntas va a reunir en un primer grupo?

El señor ESCUDER CROFT: En el primer grupo, las dos relativas a TITSA y la relativa a la prima de transportes y, en el segundo grupo, si no puede ser la de ENTURSA, me queda únicamente otra que se refiere a la Isla de La Palma.

El señor PRESIDENTE: Tiene usted la palabra en relación a las empresas que se refieren a TITSA y también a los criterios de subvención y primas al transporte.

El señor ESCUDER CROFT: Señor Ministro, usted antes ha hecho una afirmación que tampoco comparto. Hoy tenemos mal día. Usted ha dicho antes que el Ministerio no es conflictivo; entonces, usted se pone en muy mala posición en Canarias: el conflictivo es usted. Me voy a explicar. En este momento, tenemos un conflicto, concretamente una suspensión de pagos directa de TITSA, producida la pasada semana; conflicto que se viene produciendo desde hace varios meses entre el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y TITSA directamente. ¿Cuál es realmente el problema de TITSA y cuál es realmente la conflictividad de TITSA, que se viene produciendo, repito, no ahora sino desde hace varios meses?

En primer lugar, hay que partir de la base del momento de la creación de TITSA y del decreto de creación de TITSA, por qué se creó TITSA y cuáles fueron las condiciones de la creación de TITSA. A nadie se le oculta que el único medio de transporte terrestre que existe en Canarias es el transporte por carretera. Para el servicio interurbano, después de una serie de problemas con la empresa concesionaria en aquellos momentos, se creó por el Gobierno, por el Estado, en colaboración con el Cabildo de Tenerife —85 por ciento RENFE, 15 por ciento Cabildo de Tenerife— la sociedad TITSA, Transportes Interurbanos de Tenerife, Sociedad Anónima. En el Decreto de creación se prevé que el déficit de esa sociedad en el transporte interurbano sea cubierto con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

¿Qué ocurre después? Que posteriormente, por interés de TITSA o por un acuerdo de TITSA con el Ayuntamiento de Santa Cruz, se asume por TITSA también el transporte urbano de Santa Cruz de Tenerife, pero lo asume la misma sociedad. Por un lado, la sociedad en cierta manera, es acreedora de los Presupuestos Generales del Estado por las deudas no absorbidas, no pagadas por el Estado con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Por otro lado, la empresa TITSA tiene una serie de pérdidas anuales como consecuencia de un documento sometido a unas negociaciones posteriores, entre el Ayuntamiento de Santa Cruz y la propia empresa con respecto al transporte urbano de Santa Cruz de Tenerife. Toda esta situación se ha ido deteriorando hasta llegar a un estado, planteado la semana pasada, por el cual la propia sociedad TITSA, una empresa pública, ha planteado suspensión de pagos, alegando que el Ayuntamiento de Santa Cruz le

debe unas cantidades que no acaban de definirse, puesto que las cifras que da TITSA son unas y las cifras que da el Ayuntamiento son otras. Hay un acuerdo marco entre el Ayuntamiento de Santa Cruz y la propia sociedad de hace un par de años, por el cual se cancelan las deudas anteriores con cargo a unos solares que deben entregarse, etcétera, pero la realidad es que el único medio de transporte público que existe en la isla, Transportes Interurbanos de Tenerife, Sociedad Anónima, está en suspensión de pagos.

Creo que ha faltado por ambas partes, no solamente por TITSA, una capacidad de diálogo; ha faltado por ambas partes un deseo de llegar a un acuerdo y, sorprendentemente, el final de este número ha sido que el contrato-programa de RENFE aparece en una cláusula la intención del Gobierno o de RENFE, de ceder a la Comunidad Autónoma de Canarias su participación en TITSA. Evidentemente, hasta el momento la Comunidad Autónoma no ha asumido TITSA, porque igual que RENFE a lo largo de los años viene perdiendo cientos de miles de millones de pesetas por ser un transporte público y con unas tarifas políticas, en un archipiélago como el canario, en el que, insisto, el único medio de transporte público son los autobuses —es TITSA en este momento—, no parece lógico que se adopten criterios diferenciados con los criterios que la empresa accionista, RENFE, está adoptando en su propia actuación.

Por ello, pediría al Ministro que, si es posible, me aclare exactamente, según TITSA, cuáles son las deudas que actualmente tiene el Ayuntamiento de Santa Cruz con la sociedad TITSA y, por otro lado, ué cantidades son las que el Estado, el Ministerio de Transportes, el Ministerio de Hacienda ha abonado a TITSA en los últimos años con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Pero seguidamente al tema de la prima al transporte, en relación al cual el señor Ministro ha hablado anteriormente de que nosotros, algunos canarios, hablamos, por un lado, de liberalismo y, por otro lado, de proteccionismo en las continuas peticiones canarias. Señor Ministro, el problema de Canarias es que cada vez que se incrementan los fletes, cada vez que se incrementan los pasajes, Canarias se aleja más del territorio peninsular.

Creo que los que no son isleños difícilmente pueden comprender que una decisión como de la que hemos estado hablando: la creación de una conferencia de fletes, que teóricamente parece algo positivo, pueda representar un incremento de un 30 por ciento en determinadas tarifas y con ello un alejamiento de Canarias.

Por otro lado, señor Ministro, en Canarias rigen las mismas normas laborales que en el resto del territorio nacional y nuestros productos tienen que competir con los productos peninsulares. Hablemos, por ejemplo, del caso concreto de los tomates. Con la misma legislación, con la misma imposición, con los mismos costos, en general, encima tenemos que competir en nuestras exportaciones con productos nacionales producidos sobre el terreno, sobre la Península, 1.000 millas más cerca que los productos canarios. Es evidente que a nosotros se nos pone muy difícil producir, y no hablemos ya de los pro-

ductos industriales, en los cuales tenemos un doble transporte: importamos de la Península una serie de materias primas o productos semielaborados que, una vez producidos en Canarias, se pretenden vender a un mercado, como el mercado nacional y, sin embargo, sufrimos ese costo tan repetido y tan manido ya, que es lo que nosotros, los canarios, llamamos el costo de la insularidad.

Señor Ministro, los canarios no hemos inventado las primas al transporte. Esto existe en otros países. En algunos sitios se denominan primas de penetración, en otros sitios hay otro sistema. Pero la realidad es que en Canarias, en el índice de precios al consumo, sufrimos diariamente esos incrementos de fletes, sufrimos ese alejamiento y sufrimos esa insularidad que, afortunada o desgraciadamente, tenemos.

Señor Ministro, en estas condiciones difícilmente se puede entender —y más conociendo que su personal idea, manifestada en algún momento, era acercar Canarias a la Península— que siguiendo usted de Ministro se haya producido una congelación de las primas al transporte. No parece coherente lo que usted ha dicho anteriormente con las actuaciones posteriores del Gobierno —no digo del Ministro de Transportes— en cuanto a una congelación de esa prima al transporte que, por otro lado —y usted lo sabe perfectamente—, sólo subvencionan una pequeña parte del flete, no de los costos de transporte. Anualmente se ha venido incrementando el montante de esa prima y, sin embargo, a partir de 1985 se ha producido una congelación. Le pediría que me explicara los criterios por los que se ha presupuestado para 1985 las primas del transporte Península-Canarias e interinsulares de Canarias.

El señor PRESIDENTE: Señor Ministro, tiene la palabra para contestar a estas preguntas.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, señorías, contesto por su orden, primero, a la pregunta sobre TITSA. Con respecto a TITSA es innegable que existe un conflicto entre una sociedad o un accionista de la sociedad, que es RENFE —no el Ministerio—, el Cabildo, el Ayuntamiento y el Gobierno canario. ¿Por qué? Usted ha hecho un historia diciendo que hay un conflicto planteado. Mire usted, aquí lo que nos ha tocado a todos —y a mí quizá de una manera particular— es resucitar muertos. Usted conoce las razones que llevaron a la creación de TITSA. Yo le digo una cosa, si no fuera porque el Estado se ve obligado por compromisos, no hubiera pasado por el pago de las indemnizaciones a los anteriores accionistas de la empresa que dio lugar a TITSA. Lo que pasa es que hay cosas que traen causa, pero es un caso de irresponsabilidad manifiesta. Y le digo otra cosa, y es que no puede usted alegar que se trata de una discriminación del archipiélago canario, porque usted concretamente es Diputado por las cuatro islas occidentales y el tratamiento que ha merecido TITSA es absolutamente discriminatorio con respecto al que tienen los ciudada-

nos de la Gomera, La Palma o de Hierro, por no decir los ciudadanos de Gran Canaria, que tienen una cooperativa, SALCAI —y otra cuyo nombre no recuerdo—, que es mucho más eficaz y que no recibe este tratamiento. Por tanto, no se puede decir que sea una discriminación con respecto a Canarias y no hay por qué sacar el manido tema del déficit de RENFE.

La subvención a la RENFE por diversos conceptos, por gestión, por cargas financieras, por obligaciones de servicio público, se puede estimar en unos 150.000 millones de pesetas, que, entre 37 millones de habitantes, da a 3.900 pesetas por habitante. En el caso de la subvención del transporte en Canarias son 15.000 millones, que entre millón y medio da a 10.000 pesetas, por todos los conceptos. Si lo comparamos con el transporte terrestre de la Península, vemos que en el caso de Canarias hay conceptos de diverso tipo. Por tanto, hay que ser cuidadoso a la hora de manejar las cifras. Si las manejamos entre las diversas islas de Canarias —yo sé que usted es de la isla de Tenerife—, si yo fuera de Gran Canaria estaría en absoluto desacuerdo con lo que usted ha manifestado. ¿Qué es lo que pasa? Que sobre la base de una decisión política absolutamente desafortunada, que es pagar demasiado a unos accionistas que gestionaron irresponsablemente su empresa y endosarle el muerto a RENFE, nos encontramos con que en España se ha construido un Estado de las Autonomías en el cual hay una indisponibilidad de competencias, es decir, hay una competencia propia que es indisponible por parte de las diversas Comunidades de aquellos transportes que se mueven dentro del marco de la Comunidad. Reconozco, y me parece que es lógico, que en el caso de la Comunidad Canaria haya, además, un factor complementario, que es el de que hay diversas islas, lo cual plantea que tiene que haber unos cabildos que participen.

Siendo esta la situación, usted me dice: ¿Cuántas cantidades se han abonado a TITSA en los tres últimos años con cargo a los Presupuestos Generales del Estado? Esta es una pregunta precisa y no se la había contestado. La segunda parte de la pregunta se la había contestado por escrito, pero si quiere se la reitero ahora, aunque supongo que la habrá leído. En el año 1982, 750 millones de pesetas; en el año 1983, 750 millones de pesetas; en el año 1984, 810 millones de pesetas. Esta es la contestación. Creo que me agradecerá la Comisión, puesto que toda la Cámara tiene la contestación por escrito, que no la lea.

Vamos a entrar un poco en la situación actual del caso TITSA. En el contrato-programa de RENFE, efectivamente, se plantea que se abran las negociaciones y que RENFE no tenga por qué soportar TITSA. RENFE es básicamente una empresa de transporte ferroviario, aunque tenga una división de carretera. Pero el transporte público de una isla, sobre todo teniendo en cuenta los Estatutos de Autonomía, parece lógico que sea competencia de la propia isla. ¿Qué es lo que ha pasado? Lo que ha pasado es que hemos tenido necesidad —y creo que hemos avanzado bastante con las diversas partes implicadas— de proceder a una dura y compleja negocia-

ción para que cada uno tenga que asumir las responsabilidades que le corresponden. Yo personalmente creo que mientras que eso esté gestionado por RENFE, no lo hará bien porque no es lo suyo, no tiene por qué hacerlo; lo que se debe hacer es que aquellos que tienen responsabilidades en el transporte insular (también el Cabildo, y en la relación de contrato con el Ayuntamiento de Tenerife, relación contractual que se puede romper) planteen qué otro tipo de transporte quieren. Usted comprenda que las demás capitales de provincia españolas, incluidas las Canarias —por ejemplo, Gran Canaria u otras— pueden plantear un sistema igual, pedir que el Estado haga frente a todo y quitarse los autobuses. Ya sabe S. S. que se dice que los problemas de los Ayuntamientos comienzan cuando la flota pasa de 30 autobuses; los problemas de las sociedades municipales de transporte son muy complejos.

¿Qué es lo que ha pasado? Ha habido un planteamiento que está en el Juzgado —con ello soy respetuoso— en la relación entre el Ayuntamiento de Tenerife y TITSA, con una serie de acciones efectistas por parte del Ayuntamiento y una presión por parte de TITSA —un juego muy duro pero normal—, uno, negándose a pagar, y, otro, diciendo: usted págume porque yo llevo trabajando tres años gratis. ¿Qué avances se han producido? Se ha producido un avance bastante positivo y es que nosotros, dentro del contexto del contrato-programa de RENFE hemos planteado el tema de la Comisión de seguimiento, en el Ministerio de Administración Territorial y en el de Hacienda y en estos momentos se está hablando en el Ministerio de Administración Territorial, con una presencia técnica de transportes, así como tenemos conversaciones con la Comunidad, con el Ayuntamiento y con el Cabildo para resolver problemas.

Pienso que la mejor y la más equilibrada solución para Canarias en su conjunto, no sólo para Tenerife, es la que tenga en cuenta la financiación del transporte regular en las islas, que me parece que es competencia del Gobierno canario. Yo estoy de acuerdo en que hay un proceso en cuyo curso no se puede perjudicar a los habitantes de la isla de Tenerife. Nosotros proponemos desde este punto de vista una solución de saneamiento escalonado que pasa también —lo sabe muy bien S. S. porque lo hemos comentado en otras ocasiones— por la resolución de determinados problemas internos de la empresa, por ejemplo, la situación sindical que es bastante complicada. Esa es una vía de solución del problema muy aceptable no sólo en las relaciones con RENFE sino incluso desde el punto de vista de una política armónica en el conjunto del archipiélago, que a mí me parece que es muy necesaria y que apoyamos. Por eso, yo creo que, iniciadas estas negociaciones y situada la cuestión donde debe estar, hemos conseguido un objetivo importante y beneficioso para los habitantes de Tenerife. Esa es la situación en que está planteada la cuestión. Endosarle sistemáticamente responsabilidades a RENFE no es correcto. Creo que hay que romper —y este Gobierno ha roto— con esa tendencia de cargar sistemáticamente muertos de las empresas públicas, sin perjuicio de la crítica de la situación finan-

ciera de una empresa como RENFE, que yo soy el primero en criticar y en tomar medidas en relación con ella. Eso no debe ser y hay que actuar de una forma mucho más rigurosa.

Con esto he contestado a la primera parte de su pregunta, sobre todo porque creo que este tema está en estos momentos bien encarrilado, y a través de una negociación inteligente se puede llegar incluso al desestimiento de las acciones y una transacción que deje satisfechas a todas las partes. Eso es lo mejor que se puede pretender. Yo que tengo muchos conflictos y he tenido que intervenir en pleitos soy de la opinión del gitano: pleitos tengas y los ganes. Creo que es mejor un mal acuerdo que una buena sentencia. Me parece que la cuestión ahora está planteada en estos términos y que sigue adelante.

En segundo lugar, me ha planteado una cuestión muy importante. Cuando elaboramos la Constitución, creo recordar que en la discusión del artículo 123, tratamos del hecho de la insularidad. Los canarios no se encuentran desafortunados por la insularidad; las Canarias son las islas afortunadas. Sobre esa base tiene que plantearse la insularidad. Yo he dicho siempre que soy partidario del acercamiento entre Canarias y la Península, como también lo soy del acercamiento entre Canarias y el resto de Europa porque hay una actividad económica muy importante en Canarias, que es el turismo, que también tiene una incidencia directa sobre el transporte. En esto se encontrará usted con un decidido partidario, lo he dicho en público y lo reitero. Luego hay que entrar en el tema de las cifras.

Me pregunta S. S. con qué criterio se ha presupuestado para 1985 la prima del transporte Península-Canarias e interinsular en Canarias. Aunque la pregunta en sí misma no especifica a qué tipo de subvención relativa al tráfico con Canarias se refiere en concreto, entiendo que se refiere a la subvención al transporte marítimo y aéreo de mercancías entre la Península y las islas Canarias o entre éstas y la Península, así como el existente entre las islas y el de exportación de las mismas a países extranjeros de acuerdo con la legislación vigente, toda vez que el resto de las subvenciones al tráfico con Canarias no incluye el transporte interinsular. La indicada subvención está regulada en el Real Decreto 2945/1982, de 4 de junio, desarrollado por Orden Ministerial de 29 de diciembre de 1982, modificada por Ordenes ministeriales sucesivas de 12 de abril de 1983, 19 de diciembre de 1983 y 3 de diciembre de 1984. El crédito para esta subvención se encuentra consignado en el concepto presupuestario 23.01.471, programa 511-B del presupuesto vigente, con una dotación de 1.100.024.000 pesetas. Este Ministerio solicitó en el anteproyecto del presupuesto de 1985 una dotación de 1.600 millones de pesetas, de acuerdo con el cálculo realizado por la Consejería de Turismo y Transportes de la Comunidad Autónoma de Canarias, en función de las modificaciones que se proponía fueran introducidas en el citado Real Decreto 2945/1982, para que la cobertura en cuanto a productos y a plazos amparase mercancías de carácter esencial para la economía del

archipiélago, lo cual implicaba a su vez una modificación en la cuantificación de las subvenciones.

Hay que tener en cuenta que cuando se establece la primera Orden se partía de un sistema que se entendía flexible, es decir, que debía tener su contrastación con la práctica. El Ministerio de Economía y Hacienda, teniendo en cuenta que la disposición transitoria de dicha Orden de 3 de diciembre de 1984, antes citada, establece que la Comunidad Autónoma de Canarias procederá a totalizar las solicitudes de abono de compensaciones, y en caso de que éstas excedan de las disponibilidades presupuestarias efectuará propuesta de modificación de los porcentajes a que hace referencia la disposición adicional primera del Decreto 2945/1982, lo cual impide, en principio que se produzca un déficit de consignación, porque es un ajuste que está en función del Decreto —esto se lo puedo ratificar yo con las medidas de austeridad dictadas por el Gobierno para evitar el aumento del gasto público—, no atendió al aumento de dotación solicitado, teniendo en cuenta que el ajuste en el momento de producirse la liquidación de la situación anterior es un ajuste automático.

Como la vigencia del Real Decreto de 1982 fue implícitamente prorrogada durante 1983 y 1984, ha sido preciso elaborar la norma pertinente en función de la disposición adicional para el presente año cuyos trabajos se encuentran ya muy avanzados porque además por parte de la Comunidad Autónoma canaria, muy recientemente —no recuerdo ahora mismo la fecha—, se ha mandado ya un primer documento en relación con ello. Esto supone que el mantenimiento de la dotación que el Gobierno ha decidido en función de las medidas de contención del gasto público, en el momento en que teniendo la liquidación de la Consejería del Gobierno canario sobre las cantidades, eso se contraste, se produce el ajuste automático, lo cual no supone una reducción. La reducción sería mantener una cantidad en términos nominales iguales durante varios años por efecto de la inflación. En esto estoy de acuerdo con su señoría. Creo que este planteamiento es beneficioso porque permite contrastarlo con la evolución de la realidad y, al mismo tiempo, permite saber qué utilidad tienen las subvenciones que se dan.

Por tanto, entiendo —y disiento en este tema con su señoría— que no hay una política restrictiva. Bien sabe S. S. que, por parte de este Ministerio, se acoge con interés y se apoya activamente no solamente al sector público canario, sino también al sector privado cuando trata de fomentar la agilidad y la facilidad de posibilidades de exportación tanto por vía marítima como por vía aérea. Lo que pasa es que el Estado tiene también problemas en relación con determinados comportamientos y tradiciones en algunas empresas públicas que es preciso incentivar.

El señor PRESIDENTE: El señor Escuder tiene la palabra.

El señor ESCUDER CROFT: Por favor, no sea usted demagogo. Le voy a explicar. Usted ha comparado...

El señor PRESIDENTE: Por favor, señor Escuder.

El señor ESCUDER CROFT: Retiro esa palabra.

Señor Ministro, usted ha comparado el déficit de diez años de funcionamiento de TITSA, 15.000 millones de pesetas, con el déficit de un solo año de RENFE. Usted ha hecho una división de un solo año de RENFE por el número de habitantes y los déficit acumulados de TITSA de una serie de años. Sume las cantidades homogéneas.

Señor Ministro, usted se ha olvidado también de lo que nos cuesta a todos los españoles el «Metro» de Madrid, el «Metro» de Barcelona, que también son transportes públicos, y otras unidades del conjunto nacional, que usted no las ha mencionado y que estamos también pagándolas mediante subvenciones del Estado.

Usted ha dicho que en los últimos tres años se le han dado 2.300 millones de pesetas a TITSA con cargo a los Presupuestos del Estado. Ahora, lo que usted no ha dicho es por qué no le han dado el resto, que están obligados por decreto, por disposición legal, a darlo con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Usted ha hecho referencia también a la participación de los Cabildos. El Cabildo de Tenerife tiene un 15 por ciento en esa explotación, nada más. En un momento dado no se podía constituir por una sola sociedad, y, por un momento político, entró como accionista, y ha manifestado reiteradamente, públicamente, en acuerdos plenarios y en las actas de los consejos de administración de TITSA figura, que el Cabildo de Tenerife no va a acudir a ninguna ampliación de capital de TITSA.

Usted ha hecho también referencia a otra cosa que tampoco es exacta. Se ha referido a SATAI, al problema del transporte de Las Palmas. Señor Ministro, es que esta es una empresa municipal que la paga el Ayuntamiento de Las Palmas, que a su vez recibe la subvención del Estado. Sí, señor Ministro. Entonces, por favor, no trate usted de dividir más a los canarios, que por ese camino no se puede ir. No hay trato discriminatorio entre SATAI Y TITSA. Y, por otro lado, TITSA, insisto, es una empresa creada para el transporte interurbano, que es a lo que yo me he referido. Y porque a la dirección de TITSA le interesó, firmó posteriormente un contrato con el Ayuntamiento de Santa Cruz.

Señores, renuncien ustedes al contrato con el Ayuntamiento de Santa Cruz, que está dentro de las cláusulas del contrato la renuncia al mismo. Pero eso no justifica para nada una presentación de una suspensión de pagos o una situación conflictiva dentro de la propia empresa que está creando un problema en el transporte interurbano, que es su obligación. No mezclemos, señor Ministro, ajos con cebollas, que nos llevamos muy bien, pero no trate de meterme un gol aquí por la mañana.

Aclaremos los conceptos, que no hay diferenciación entre una y otra isla, entre la situación de SATAI, municipal, por un lado, papá-Estado subvencionando al Ayuntamiento indirectamente, con la situación de TITSA, que es una empresa que depende al cien por cien de Renfe.

Usted ha afirmado —yo no— que Renfe no lo hace bien en la administración de TITSA. Yo lo suscribo. Creo

que esa empresa está mal llevada, que las líneas están mal diseñadas, que se están manteniendo unos contratos de arrendamiento de unos locales por los que se pagan millones de pesetas al año mientras no se soluciona que esos talleres, o esos locales ocupados a los antiguos propietarios de la antigua Transportes de Tenerife TITSA los siga manteniendo. Llevan ustedes dos años en el Gobierno; han podido perfectamente mudarse.

Las cantidades que los antiguos accionistas de Transportes de Tenerife están percibiendo por el arrendamiento de sólo esos locales son muy superiores a los beneficios que han obtenido en toda la historia de la propia antigua sociedad.

Hay una cosa clara, señor Ministro: que hay una mala gestión en la sociedad y hay un problema de transporte interurbano que si es responsabilidad de ese Ministerio, señor Ministro. Mientras ustedes no monten en la Renfe, o paralela, unos ferrocarriles de vía estrecha, o monten el «Metro» de Madrid, o monten el «METRO» de Barcelona, difícilmente a los contribuyentes canarios se les podrá justificar el que ustedes estén discutiendo 700, 1.000 ó 1.500 millones de pesetas anuales de subvención. Esta es la realidad. Por otro lado, señor Ministro, cuando se compara en Canarias, con unos precios de carburantes más bajos que en la Península, los costos de operación de esa sociedad —que tengo los balances y los costos de operación—, difícilmente se pueden entender.

Yo le pediría, señor Ministro, con el mayor cariño, que resuelvan el problema de TITSA. Una isla como Tenerife no puede estar viviendo constantemente con la duda de qué va a pasar al día siguiente con los transportes. Y si no es rentable la operación de transporte urbano de Santa Cruz de Tenerife, renuncien ustedes al contrato y dedíquense a aquello para lo que fueron creados: al transporte interurbano.

Por último, en relación con la prima al transporte (que nosotros, en Canarias, coloquialmente, la denominamos así, prima al transporte, que es la subvención contenida en el Real Decreto tal y tal), usted mismo lo ha dicho, no se puede justificar, después de una subida de fletes, por un lado, de mercancías generales del 14 por ciento autorizada por el Gobierno a partir del 1.º de marzo de 1985, que a continuación, como consecuencia de la aplicación de la conferencia de fletes, se produzca un incremento del 25 o el 30 por ciento, según los puertos, y ustedes mantienen la misma prima al transporte en pesetas corrientes.

Señor Ministro, hagan la orden ministerial que haya que hacer, pero, por otro lado, busquen los fondos para, por lo menos, actualizar esa situación anterior.

Muchas gracias, señor Ministro.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Escuder. El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Veo que me ha dado usted la razón en el cálculo de las cifras, porque, evidentemente, sin demagogia alguna, yo no he adicionado

ni he capitalizado el déficit de TITSA. Yo lo que he dicho es que la subvención en su conjunto (y es una cuestión que en mi Ministerio estamos calculando, y es un cálculo interno, pero se lo puede enviar desglosado a S. S.), la subvención en conjunto para el transporte a las islas Canarias totaliza 15.000 millones de pesetas, no a la isla de Tenerife en concepto de TITSA, sino sumando todos los conceptos.

Me dice S. S. de contrario, y me parece una razón, que sume el «Metro» de Barcelona: de 150 a 170. Pasamos de 3.900 a 4.000 pesetas. E incluso le podía añadir algún concepto más. Queda una diferencia muy importante, por lo cual, si hacemos el cálculo globalizando la contabilidad, yo le digo que no salen ustedes desaventajados, y por eso entiendo que lo que hay que hacer es no plantear las cosas demagógicamente, y yo no las he planteado; yo estoy respondiendo, no estoy preguntando, por lo cual me parece que la imputación de demagogia, si hay que hacérsela a alguien, no es a mí.

Pero, entrando en el tema de fondo, dice usted: Ustedes fueron creados para el transporte insular en el caso de Tenerife. Mire usted, no. Yo he dicho y reitero que el caso que lleva a la creación de la empresa TITSA es un caso clarísimo de irresponsabilidad de los anteriores accionistas, de las instancias implicadas y del Gobierno que hizo aquello. A mí me parece que los tres están implicados. Lo que pasa es que hemos de tratar de resolverlo. Mientras tanto, ha habido un Estatuto de Autonomía de Canarias. Y no solamente lo dice el Estatuto, también lo dice el Tribunal Constitucional y hay que saber lo que éste dice. El Tribunal Constitucional dice que el transporte que esté dentro del marco de una Comunidad Autónoma, en principio, incluso los ferroviarios, la competencia que tiene la Comunidad Autónoma es indisponible, no puede renunciar a ella. Es decir que, en una interpretación absolutamente purista, nosotros tendríamos que habernos marchado o nos lo tenía que haber exigido la Comunidad Autónoma al día siguiente y haberlo cogido, como ha pasado en otros casos. Lo que ocurre es que aquí está el papá-Estado, y a ver qué pasa.

En principio, nosotros no somos quienes tenemos que resolver el problema, no es el Ministerio. En todo caso, sería la RENFE. ¿Qué se nos pide ayuda y colaboración? Dispuestos estamos a darla. Lo que no se puede hacer es estar en una situación en la que sistemáticamente no se hace frente a los compromisos y llevando a una empresa —en términos de la legislación mercantil— a la suspensión de pagos. Y no me alegue S. S. la situación de Gran Canaria, porque en Gran Canaria (que es SALCAI, no SATAI) en principio no ha tenido déficit hasta ahora. Pero ¿cuál es el problema que se plantea? Se ha marchado mi compañero de Grupo, el señor Sánchez Bolaños, pero luego lo puede comentar con él, porque este tema lo conoce bastante bien. El problema es que, en estos momentos, la gestión y el servicio que se da en Gran Canaria a ciertos problemas, porque en principio los transportes regulares de servicio público con población dispersa, plantean problemas, resulta que los ciudadanos de Gran Canaria están en una situación de absoluta discrimina-

ción en relación con los ciudadanos de la isla de Tenerife, y usted lo sabe muy bien. Y si no, discútanlo entre ustedes, Diputados canarios.

Por tanto, ¿qué es lo que nosotros decimos a la Comunidad Autónoma Canaria? ¿Cuál es nuestro mensaje? Primero, esto es indisponible; lo dice el Estatuto y lo dice, además, el Tribunal Constitucional. En segundo lugar, parece racional que por parte del Gobierno canario se adopte una medida que resuelva el problema en las islas, que puede ir perfectamente en relación con los carburantes, como apuntaba S. S., teniendo en cuenta que hay dos grandes islas, con dos grandes capitales, pero que, además, estando el transporte en régimen cooperativo, como bien sabe S. S., en la mayor parte de las islas, también permita a las islas menores resolver su problema de transporte. Y esto es lo que decimos nosotros, y el problema de TITSA entra dentro de ese paquete.

Hay un mensaje que yo he dado a S. S. al final, y es que lo que nos parece racional es saber la intención. Diremos que hay una actitud favorable por parte del Gobierno canario. Me parece lógico que el Cabildo diga: Yo no acudo a la ampliación de capital. No sé si tengo un gran desconocimiento en relación con el papel de las instituciones, pero un Cabildo es una institución representativa de la isla ¿sí o no?, y tiene deberes para con los ciudadanos de la isla, ¿o no? Entonces a mí me parece que el Cabildo, siendo accionista, aparte de tener unos papeles y una determinada labor que cumplir de acuerdo con la Constitución, no se puede llamar andana en esta cuestión; el Cabildo también tiene que participar seriamente.

En relación con el supuesto del Ayuntamiento de Tenerife, a mí me parece que este Ayuntamiento ha adoptado una postura hábilmente táctica. Saca el tema de la RENFE y más cosas para no pagar. Y lo que tiene que hacer, a través de la transacción que sea, es pagar. Por eso yo he dicho, como mensaje, que me parece importante. Nosotros lo hemos planteado con el Ministerio de Administración Territorial para que se hable con el Gobierno canario, que es el cauce del Gobierno; con los de Hacienda, que también es importante. Pero con los de Hacienda no para que paguen, sino para que comprendan también el problema (porque aquí todo se resuelve endosándole el dinero al Estado), y sentados todos en una negociación, dar salida a este tema. Y yo le digo, como Ministro que tiene entre sus responsabilidades la de tutelar la RENFE, que cuanto antes se salga del asunto RENFE, mejor; mejor para los canarios, además. Lo que pasa es que tiene que poner dinero todo el mundo, no solamente el Estado. Tiene que poner dinero quien no paga claramente o quien más no ha pagado, o el deudor más moroso, que es el Ayuntamiento de Tenerife.

A mí me parece que, estando las cosas en esta situación, no solamente hay que quejarse de lo mal que lo hace el Gobierno. Yo creo que todas las instancias tienen también su cuota-parte o su cuota de responsabilidad. Y a mí me parece que ése es el camino para resolver la cuestión. Desde luego, yo le digo una cosa, y es que el tratamiento discriminatorio que tienen los ciudadanos

de las diversas islas Canarias es inaceptable y que tiene que resolverlo el Gobierno canario, pero no me diga S. S. que están igual los de Gran Canaria que los de Tenerife, porque eso no resiste ningún tipo de contrastación.

Me ha hecho un comentario sobre el problema de la prima de transporte. Yo le digo que, en aplicación de la disposición adicional, en cuanto esté, nosotros procederemos a su comprobación teniendo en cuenta una cosa: que el problema no es solamente que haya una dotación en los Presupuestos; hay que ver también realmente cuál es la estructura que está siguiendo la prima por productos, por ejemplo, por tipos de transporte, etcétera. Creo que eso hay que contrastarlo y no solamente pedir un aumento, sino pedir una utilización más eficaz. A mí me parece que en esa vía estamos por el buen camino.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra don Arturo Escuder para formular la siguiente pregunta, es decir, la que se refiere a los estudios sobre las necesidades turísticas de la infraestructura de la isla de La Palma.

El señor ESCUDER CROFT: Señor Ministro, la pasada semana se ha hecho la presentación de un estudio en el Gobierno Civil de Santa Cruz de Tenerife relativo a las necesidades de infraestructura turística de las islas de La Palma, Gomera y Hierro. De las cifras que se han dado en los medios de comunicación, resulta que hay un déficit de aproximadamente 12.000 camas hoteleras, solamente en esas tres islas. Ello parece, en cierta manera, contradecirse con una actuación del Ministerio en relación con el nuevo parador, con el famoso Parador del Zumacal, de la isla de La Palma, parador que había sido concebido precisamente para suplir esa deficiencia de camas hoteleras. Así lo hicieron constar todas las autoridades de la isla en el momento en que se tomó la decisión de la detención de las obras.

Yo no entro en la discusión —que también se planteó en su momento— sobre si lo que se había planeado no era un parador, sino un palacio (en palabras de una alta autoridad), o si era o no el lugar más adecuado. Lo que parece ser, por las cifras que se han dado por el Gobernador Civil de Santa Cruz de Tenerife, en comparecencia con la Consejera de Transportes y Turismo de Canarias, es que hay un déficit de 12.000 camas en esas islas menores de nuestra provincia.

El señor PRESIDENTE: Señor Escuder, no quisiera interrumpirle, pero me parece que su pregunta la ha contestado usted mismo. La pregunta que usted hace es si se han realizado esos estudios sobre la infraestructura turística de la isla de La Palma, y usted mismo ha contestado que sí. Lo otro me parece que ya es discutir el contenido de los estudios y lo que se deriva de esos estudios. En este caso la cuestión es completamente distinta.

El señor ESCUDER CROFT: Señor Presidente, el Ministro tiene pendiente, hace más de un año, de remitirme

ese estudio. Esta pregunta es de fecha 19 de diciembre y le preguntaba si se habían terminado o no esos trabajos, y es evidente que, de alguna manera, yo tengo que explicar por qué hago la pregunta y cuál es la situación actual, que ha evolucionado desde que redacté la pregunta el 19 de diciembre de 1984. Estoy simplemente haciendo una exposición de la situación actual con respecto a esa infraestructura turística de la isla de La Palma, concretamente.

El señor PRESIDENTE: Esto nos lleva a una pregunta de una naturaleza completamente distinta.

El señor ESCUDER CROFT: Señor Presidente, me da igual, le hago la pregunta directamente: ¿Se han realizado y terminado ya los estudios sobre las necesidades de infraestructura turística de la isla de La Palma?

El señor PRESIDENTE: Usted mismo ha contestado que sí. Lo digo para no discutir el contenido de estos estudios.

El señor ESCUDER CROFT: Señor Presidente, yo no le pregunto a usted; estoy preguntando al Ministro. La presentación la ha hecho la Consejera de Turismo. Puede ser un estudio hecho por la Consejería de Turismo de Canarias, que no tiene nada que ver con el estudio que el señor Ministro se comprometió en Canarias a realizar. Estamos hablando de dos cosas totalmente diferentes, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro es el que tiene que contestar y el Presidente es el que tiene que decidir sobre la adecuación o no y la oportunidad o no de las preguntas o, en todo caso, de las intervenciones de los señores Diputados. Cada cual cumple su misión de la mejor forma que entiende por conveniente.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, yo hago constar una cosa, y es que cuando el Presidente, antes de iniciar la sesión (y por eso se ha retrasado el comienzo de la misma), me dijo que si yo aceptaba el que se incluyeran unas preguntas que no estaban en el orden del día, le manifesté que sí y lo he aceptado porque, como uno es previsor, me había traído todas las contestaciones a las preguntas, aparte de que me sé los temas, más o menos; me las había traído pensando que se podía producir esto.

En constestación a la pregunta de 19 de diciembre, ya en esa fecha estaba acabado el plan de estudio para la ordenación de la fuerza turística en las islas menores de la provincia de Tenerife, y se había remitido para su examen a la Consejería de Turismo y Transportes de la Comunidad Autónoma. ¿Por qué? Porque recordará S. S. que, cuando planteamos la suspensión de las obras de construcción del Parador del Zumacal, el criterio del Ministerio era que el problema no se resolvía con la cons-

trucción del parador, sino que era preciso un estudio del plan de ordenación. Se nos dijo: ustedes están haciendo lo que hace siempre el Gobierno, que es lanzar cortinas de humo, mintiendo, etcétera. Aquí está el estudio y se manda a la Comunidad Autónoma, porque es un tema de ordenación turística interna que es competencia de la Comunidad. Aquí la Administración Central del Estado actúa en cierto modo como servicio de estudios. Esa es nuestra opinión. Ahí lo tienen. Está el estudio, no se han recibido observaciones al mismo, se ha procedido a su impresión editorial y lamento que no lo haya recibido S. S., pero hoy mismo doy instrucciones para que se le mande. Esta es la contestación estricta a la cuestión.

Segunda parte. Se dice que el Parador del Zumacal tenía como objetivo cubrir el déficit de camas. Ahí es donde seguimos sin estar de acuerdo. Los paradores de turismo no tienen como objetivo suplir ningún déficit de camas; la prueba está en que la zona de mayor densidad turística de España quizá sean las islas Baleares, en donde no hay ningún parador. Los paradores son una red de turismo que debe ser de lujo. Estoy tratando de aumentar los precios sistemáticamente, aparte de reducir el déficit, que lo estamos reduciendo, y este año no hemos llegado a las cifras negras, como se dice por ahí, porque hemos amortizado por primera vez en la historia; en verano el beneficio era de 154 millones y el déficit ha llegado a ser de 250 porque se ha amortizado, pero este año ya ganaremos dinero. En principio, los paradores son una cadena de superlujo que da prestigio al país. En el caso de los paradores canarios hay alguno que gana, pero sólo alguno.

Entonces, ¿qué es lo que piensa el Gobierno de esto? El Gobierno piensa clarísimamente que el turismo es un sector en crecimiento, es un sector de economía de riesgo y es un sector que tiene que estar en manos del sector privado, y son los empresarios, y los hay muchos y muy buenos, los que tienen que sacar adelante el turismo. Por eso nosotros no estamos planteando —y hay algún compañero de su Grupo que ha sido muy activo en la expansión de los paradores— una política expansiva porque creemos en los hoteleros y en los empresarios de hostelería y de turismo. El problema de la isla de La Palma no vamos a volver a discutirlo aquí; es distinto; es que los hoteleros que hay se están marchando, y gastarnos 1.000 millones de pesetas que nos hacían falta para mantener la red y, además, con un parador en funcionamiento en la isla de La Palma, que no se dice nunca, y que tiene coeficiente de ocupación bastante aceptable, gastarnos todo eso en hacer una especie de Escorial, y, por ejemplo, ahora mismo está mucho más interesado el mismo Cabildo de La Palma en la playa de los Cascajos. Hemos invertido en el terminal del aeropuerto bastante dinero y ha quedado muy bien; se está invirtiendo con el Ministerio de Obras Públicas en esto que puede ser un proyecto turístico interesante. Decirnos que hagamos nosotros las camas hoteleras no tiene ningún sentido. Lo que pasa es que seguimos en esta posición y ésta es la situación, y lo que hay que hacer es encontrar operadores privados nacionales o extranjeros que se interesen, que hay algunos

que se pueden interesar, porque se está viendo el «boon» de construcción que está habiendo, por ejemplo, en el puerto de Los Cristianos. ¿Por qué no tratar de extenderlo? Por una razón, porque aquí pasa un poco lo que en otros sectores turísticos, y es que el que controla al viajero controla al tráfico y, en principio, los mayoristas, los «touroperadores» y, sobre todo, los que están en la isla de Tenerife, son extranjeros, llevan a los turistas donde les interesa, y el turismo de estas islas menores, por muy bellas que sean, en turismo de ida y vuelta en el día.

El señor PRESIDENTE: Simplemente recordar que éste es un tema que ya se ha tratado en esta Comisión con los mismos argumentos y que, a menos que haya un cambio de política por parte del Gobierno, porque por lo que he oído es lo mismo, me parece que es cansar a los demás miembros de la Comisión y a la opinión pública en la medida en que pueda aquí reflejarse a través del contenido de las correspondientes actas el traer de nuevo el tema.

El señor ESCUDER CROFT: Señor Presidente, en primer lugar yo quisiera que usted intentara coger un avión cuanto antes y llegar a la isla de La Palma, a ver si usted lo consigue en el día saliendo de Madrid.

El señor PRESIDENTE: Tampoco lo puedo hacer para ir a otros sitios de España y eso no me preocupa.

El señor ESCUDER CROFT: Ese es su problema, señor Presidente; mi problema, como Diputado por mi provincia, es defender los intereses turísticos y otros de mis electores.

El señor PRESIDENTE: Lo ha hecho con sus preguntas. Siga usted en el trámite de la pregunta.

El señor ESCUDER CROFT: Señor Ministro, coja usted, para no alargar el debate, los horarios de vuelo de Iberia, usted está recibiendo en estos momentos, y usted lo sabe, una serie de «telex» de Canarias en relación con el tema del transporte en la isla de La Palma, y dígame cómo se puede organizar unos viajes turísticos o unas estancias turísticas a la isla de La Palma con el horario que ha establecido Iberia.

El señor PRESIDENTE: Esto no forma parte de la pregunta.

El señor ESCUDER CROFT: Se refiere a la infraestructura turística de la isla de La Palma y al transporte a la isla.

El señor PRESIDENTE: Se refiere a si se había efectuado un estudio.

El señor ESCUDER CROFT: Señor Presidente, la infraestructura no solamente son camas hoteleras, creo yo. Entonces estamos hablando también de los transportes a la isla de La Palma.

No quiero cansarle, señor Presidente, pero, señor Ministro, es muy difícil que usted pretenda que la iniciativa privada tome el riesgo de la inversión, mientras que el propio Ministerio de Transporte no establece con la compañía bandera o con otras compañías, autorizando a otras compañías, unas líneas que permitan el desarrollo turístico de las islas.

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro sabrá defenderse y utilizar los criterios que considere más convenientes, pero quisiera recordarle solamente, señor Escuder, que el Ministro de Transportes no tiene por qué decirle a la compañía Iberia, que depende de otro Ministerio, a través del Instituto Nacional de Industria, cuáles son los horarios y trayectos que debe llevar.

El señor ESCUDER CROFT: Señor Presidente, simplemente decir que usted desconoce que dentro del Ministerio de Transportes es donde se conceden las autorizaciones para las líneas regulares y que existe una Dirección General de Aviación Civil.

El señor PRESIDENTE: No desconozco esto. De todas formas, agradezco su interés por enseñarme.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, señoría, el problema es que es difícil de contestar a las reiteradas preguntas porque, aparte de que no están en el orden del día, hay una cuestión, y es que la conclusión siempre es la misma: que la culpa de todo la tiene el Ministerio de Transportes. Yo admito que nosotros cometemos bastantes fallos, somos humanos, pero en algún punto se nos puede dar satisfacción, y entonces nosotros concedemos autorizaciones, eso es preciso para volar, pero no somos los que decidimos ni el tipo de operación ni la política comercial de las empresas.

No es cierto que no se pueda llegar a la isla de La Palma en el día, le puedo mandar a S. S. un cuadro de horarios. Creo que el Gobierno, en principio, tiene que ejercer su tutela desde el punto de vista del servicio a los ciudadanos y residentes en la isla de La Palma, pero la

cuestión que plantea S. S. es distinta. Por una parte, es si se trata del tráfico interinsular, a un segundo nivel, no el tráfico península islas principales. Estamos ante líneas regulares y nosotros en este momento estamos estudiando propuestas de tercer nivel que están surgiendo en Canarias, y este Ministerio está interesado también en resolver una situación absolutamente obsoleta, desde ese punto de vista, y yo creo que eso, desde el punto de vista de la cobertura, se puede hacer perfectamente con vuelos de tercer nivel; hemos hecho unas jornadas a finales de año en la que han participado expertos y compañías aéreas, y estamos desarrollando esto; lo que pasa es que el tercer nivel también tiene su riesgo; eso se ve en otros países.

¿Qué es lo que pasa? Que normalmente el tráfico turístico de masas, bien lo sabe S. S. —y si no váyase a la terraza del aeropuerto Reina Sofía y lo verá—, se hace por vuelos no regulares, por los que se llaman vuelos «charter»; entonces eso depende mucho de los canales de comercialización, eso es algo que no tiene que hacer el Estado. Por eso, sabiendo lo que está haciendo el Ministerio y cuál es la estructura del sector turístico, a mí me parece que la cuestión está absolutamente fuera de lugar. Me sorprende que en la isla de La Palma —siento cansar al Presidente, pero cuando se habla de la isla de La Palma se ponen muy contentos; mañana habrá titulares en los periódicos—, donde hay capacidad empresarial, donde hay tradición, me sorprende, repito, que pretendan que el Estado asegure el transporte, que haga los hoteles; no falta más que llegemos a un convenio con los funcionarios de otros Ministerios para llenarlo de turistas. No nos queda ninguna posibilidad de escaparnos en esta cuestión; parece ser que tenemos que hacerlo todo. A mí me parece que es un planteamiento absolutamente fuera de lugar.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro, por haber estado con nosotros y a SS. SS. por haber permanecido con interés y atención en los singulares debates sobre los problemas de las islas Canarias.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y treinta y cinco minutos de la mañana.

