CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1984 | II Legislatura | Núm. 224

COMISION DE PRESUPUESTOS

PRESIDENTE: DON ALFONSO OSORIO GARCIA

Sesión celebrada el lunes, 22 de octubre de 1984

Orden del día:

— Comparecencia de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado al objeto de informar sobre temas relativos a la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1985 (final).

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

La señora VICEPRESIDENTE (García Bloise): Buenos días, señoras y señores Diputados, vamos a seguir estas comparecencias. Ya tenemos aquí algunas personalidades. Si les parece, vamos a empezar con el señor don Luis Velasco, Secretario de Estado de Comercio, que va a ser el primero que comparezca esta mañana. El señor Secretario de Estado de Comercio puede subir al estrado. *(La citada autoridad ocupa un sitio en la Mesa.)*

Grupos Parlamentarios que deseen intervenir. *(Pausa.)*

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

El señor CABALLERO ALVAREZ: Solamente vamos a formular tres preguntas muy concretas al señor Secretario de Estado de Comercio. La primera está relacionada con los Fondos de Ayuda al Desarrollo, los FAD; querríamos que el señor Secretario de Estado aclarase a la Comisión cuáles son los objetivos que se pretenden con los Fondos de Ayuda al Desarrollo de este año, si las dotaciones que conformaron el Fondo a lo largo de estos años se consideran suficientes y si han permitido el desarrollo de los objetivos que se planteaban en años anteriores.

En segundo lugar, voy a formular otra pregunta que versa sobre las oficinas comerciales. En esta pregunta genérica querríamos que nos aclarase si las dotaciones que se prevén para 1985 se consideran suficientes y que nos hiciera una valoración de la suficiencia de estas dotaciones de oficinas comerciales en los últimos años.

Por otra parte, dada la favorable evolución de las exportaciones de nuestro país a lo largo de los dos últimos años, nos gustaría que el señor Secretario de Estado nos diese información sobre las medidas que se tomaron en las oficinas comerciales a lo largo de estos dos últimos años y en qué medida se han mejorado los servicios que las oficinas prestan, cuántas se han creado —si es que se

ha creado alguna— en estos dos últimos años, y, en último lugar, cuáles son los planes que tienen previstos las oficinas comerciales, por el papel relevante que juegan en la promoción de nuestras exportaciones, en los dos o tres años próximos, específicamente, cuáles son los planes de creación que se prevén para 1985. Muchas gracias, señor Presidente.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Tiene la palabra el señor Secretario de Estado de Comercio.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE COMERCIO (De Velasco Rami): El Fondo de Ayuda al Desarrollo que aparece en el artículo 50 del proyecto de ley de Presupuestos fue creado en 1976 y tiene un doble objetivo: de una parte, como su propio nombre indica, instrumentar la participación española dentro de los compromisos internacionales de ayuda al desarrollo; es una parte de la ayuda oficial al desarrollo que lleva a cabo nuestro país en el que se incluyen, por ejemplo acciones financieras multilaterales; actuaciones como la del Banco Interamericano y el Banco Mundial, y cooperaciones de otro tipo como pueden ser de técnica alimentaria, etcétera. Ese fue el primer objetivo de su creación y el segundo fue el de servir de instrumento para el fomento y la promoción de las exportaciones españolas a través de lo que el Fondo de Ayuda al Desarrollo instrumenta, que son préstamos blandos, es decir, préstamos en condiciones más blandas que las normales del crédito a la exportación que están reglamentadas, como conoce el señor Diputado, en lo que se denomina el consenso de la UCD.

El Fondo ha venido funcionando a lo largo de estos años, administrativamente se localiza en una Comisión interministerial del Fondo de Ayuda al Desarrollo que presido yo; es una Comisión en la que están representados todos los Ministerios económicos y el de Asuntos Exteriores, que analiza las propuestas de préstamos para operaciones concretas que, caso de ser aprobadas por la Comisión interministerial, se elevan al Consejo de Ministros, que es a quien corresponde la última decisión.

Como resumen muy breve de las actuaciones del Fondo de Ayuda al Desarrollo en estos años y en cuanto a su distribución geográfica, tengo que decir que el 56 por ciento de los préstamos blandos concedidos ha ido a Africa, con un peso importante de Guinea Ecuatorial; un 30 por ciento a América Latina, y el resto a países de Asia y algún país de Europa del Este. Por sectores, hay dos que han recogido la mayor parte del Fondo de Ayuda al Desarrollo, concretamente el sector naval el 50 por ciento y el sector de material de transporte terrestre casi un 30 por ciento, habiendo otra serie de sectores, como son obras públicas, plantas completas, etcétera.

Las condiciones de este Fondo de Ayuda al Desarrollo tratan de adecuarse en lo posible, dentro de nuestros recursos financieros, a los préstamos blandos en el mercado internacional. En líneas generales, suelen ser préstamos a veinte años, con cinco años de carencia y con un tipo de interés del 5,5 por ciento y, salvo excepciones, ligado siempre al suministro de bienes y servicios españoles. Son condiciones menos blandas que las que dan países con mayores recursos financieros industriales que el nuestro y, además, en el caso español suelen estar ligados al cien por cien al suministro de bienes y servicios españoles, por lo cual puede considerarse que el componente de ayuda al desarrollo es importante, pero lo es más su componente de instrumento de promoción de las exportaciones españolas a través de estas facilidades financieras.

Ha habido una serie de criterios que utiliza la Comisión interministerial en el sentido de asignar fondos a determinados proyectos que son presentados en la propia Comisión interministerial por medio de la iniciativa pública —de algún Ministerio integrante—, o por parte de la iniciativa privada —de empresas españolas que tienen proyectos que necesitan apoyo de financiación especial en los países de que se trate—. Las dotaciones han sido oscilantes a lo largo de estos años y la prevista en el proyecto de ley de Presupuestos para 1985 es de 18.000 millones de pesetas, que en pesetas nominales incluso es inferior a las de 1983 y 1984. En 1983 fue de 20.000 millones de pesetas, en 1984 ha sido de 22.000 millones de pesetas. Debo señalar que 1983 y 1984 han sido los dos únicos años en que la dotación del Fondo de Ayuda al Desarrollo ha sido consumida en su totalidad, al cien por cien, fundamentalmente porque la dureza de la competencia internacional obliga, si se quiere acudir con posibilidades de éxito, a proyectos importantes de exportación, a apoyar la financiación comercial corriente con esta financiación blanda. Lo que se hace en el Fondo de Ayuda al Desarrollo es utilizar la técnica llamada del «credit mixt», es decir, la mezcla de créditos en el sentido de que una parte de estos grandes proyectos, que suelen ser un 15 por ciento va con financiación blanda del Fondo de Ayuda al Desarrollo, y el resto con financiación comercial dentro del consenso de la UCD.

La dotación prevista para este año es de 18.000 millones de pesetas, que en pesetas nominales es menor que las de 1983-84 y en pesetas reales, por supuesto, mucho menor. Como indicador en dólares, en 1978 la dotación equivalente en pesetas en aquel momento era de 130 millones de dólares; todos los años subsiguientes la dotación del Fondo ha sido aproximadamente de 140 millones de dólares, en 1984 ha sido de 136 millones de dólares y la prevista para 1985 es de 18.000 millones de pesetas, con lo cual podemos estimar que sería aproximadamente igual a unos 100 millones de dólares. Si tenemos en cuenta, además, los compromisos contraídos por el Gobierno en 1984 y en años anteriores a través de proyectos que se desarrollan durante subsiguientes años, caso por ejemplo del Acuerdo de cooperación económica con Marruecos, en el que hay una serie de fondos previstos, caso del metro de Medellín —un proyecto muy importante adjudicado a una empresa española—, los compromisos contraídos para el Fondo de Ayuda al Desarrollo para el año que viene son aproximadamente de unos 22.000 millones de pesetas.

En resumen, considero insuficiente esta dotación, aun siendo consciente de las dificultades presupuestarias,

porque entiendo que el Fondo de Ayuda al Desarrollo ha sido un elemento importante y va a serlo cada vez más, dada la dureza financiera del comercio internacional en la promoción de nuestras exportaciones. Nosotros estimamos que su efecto multiplicador es de uno a seis —es decir, una financiación de uno, financiación blanda, da lugar a una exportación seis veces superior— y ha sido un elemento importante en el segundo objetivo del fondo, que es la participación española en la ayuda oficial al desarrollo.

Esta financiación bilateral del Fondo de Ayuda al Desarrollo, de acuerdo con unos informes que publica la Secretaría de Estado en el «Boletín de Información Comercial Española», ha supuesto desde 1980 aproximadamente un 40 por ciento de la ayuda oficial total al desarrollo en la que se incluye no solamente esta financiación bilateral del FAD, sino la financiación multilateral, es decir, la participación de España en organismos internacionales financieros, como es el Banco Mundial, la Asociación Internacional de Desarrollo, el Banco Interamericano, y otro tipo de ayuda oficial al desarrollo, como es la cooperación técnica, la ayuda alimentaria, etcétera.

Respecto de la segunda pregunta del señor Diputado, como información previa le diré que las oficinas comerciales, que como es sabido forman parte de las representaciones diplomáticas del Estado español en el exterior, se elevan en este momento a 77, y suponen en total un personal aproximado de 466 personas entre funcionarios destinados en las mismas y contratados en oficinas comerciales.

Nosotros estimamos que es una red aceptable y que de lo que se trata no es de ampliar su número, aunque, por ejemplo, Francia tiene más de cien oficinas comerciales —quizá sirva como elemento de comparación— y un personal cinco veces superior, 2.000 personas; entiendo, repito, que es una dotación suficiente la que se ha empleado en 1983, con la creación en Ankara (Turquía) de una oficina, y en 1984 se han abierto oficinas en Nueva Delhi, una serie de oficinas auxiliares en Amann (Jordania), Duala (Camerún), Dakar (Senegal) y Sofía (Bulgaria), estando previsto abrir en 1985 la oficina de Singapur, con objeto de que haya una mayor atención a una zona del comercio mundial que está creciendo muy rápidamente, como ustedes conocen.

Como digo, la red es adecuada y suficiente. Es un problema quizá no tanto del número de oficinas comerciales como de dotaciones presupuestarias. Aunque entiendo que ha sido aceptable la dotación en términos globales, sin embargo, la media por oficina —especialmente la medida en las monedas en las que se hacen la mayor parte de los pagos, como son dólares y marco alemán— en los últimos años ha ido disminuyendo.

El primer problema sería, dentro de las limitaciones presupuestarias, ir aumentando paulatinamente esta dotación media, y el segundo un problema fundamentalmente de gestión, al que por parte de la Secretaría de Estado hemos tratado de dedicarle una atención fundamental. Se han elaborado y se están desarrollando desde hace un año aproximadamente una serie de normas de funcionamiento para oficinas comerciales. Hay también una labor de seguimiento de la gestión, de control de la misma trimestralmente, con el objeto de obtener, dentro de los limitados recursos financieros, técnicos y humanos de que disponemos, un rendimiento mucho mayor. Yo creo que, utilizando un indicador que me parece valioso, que es la propia opinión de los exportadores españoles de instituciones como puede ser las Cámaras de Comercio, etcétera, la gestión de las oficinas comerciales ha ido mejorando paulatinamente; es un objetivo, como digo, prioritario de mi Secretaría de Estado y siempre, por supuesto, siendo conscientes —y así lo hemos hablado en muchas ocasiones con asociaciones y entidades representantes exportadoras— de que a las oficinas comerciales se les debe pedir una serie de cosas, pero no otras.

En definitiva, la oficina comercial, como digo, una parte de nuestra representación diplomática en el exterior, es una parte también de la Administración del Estado y a la misma corresponde no exportar directamente, sino ayudar al exportador español a ir cumpliendo su labor. Entiendo que ése es un objetivo que se va logrando paulatinamente y que las oficinas comerciales, al ir obteniendo mayores dotaciones para el crédito a la exportación —hablando en este caso dentro del Presupuesto—, son elementos que ayudan, en mi opinión, como lo son otros que no es el caso analizar aquí, para esa favorable evolución de la exportación española y para el esfuerzo que la exportación va a tener que realizar en los próximos años.

La señora VICEPRESIDENTA: Gracias, señor Secretario de Estado de Comercio.

A continuación, el Grupo Parlamentario Popular ha solicitado la comparecencia del señor Borrell, Secretario de Estado de Hacienda.

(El señor Secretario General de Hacienda ocupa un lugar en la Mesa.)

Tiene la palabra el señor Lasuén.

El señor LASUEN SANCHO: Agradezco al señor Borrell que haya venido a ayudarnos a resolver una cuestión. Siento mucho haberle molestado, señor Secretario de Estado. La pregunta que le voy a hacer es muy breve, pero bastante importante. Se la tenemos que hacer como consecuencia de la asistencia del Director General del Patrimonio el día anterior, al que solicitamos su opinión sobre por qué no estaban incluidas en el Presupuesto del Estado este año las cuentas de explotación de las empresas de Rumasa, hoy empresas estatales. Las explicaciones que nos dio el Director General fueron insatisfactorias para nuestro Grupo, y si usted me lo permite, muy brevemente le voy a decir por qué, para orientar el sentido de la pregunta sobre la que necesitamos su respuesta.

Las encontramos insatisfactorias por dos razones; una de ellas sustantiva, y es que tal como está elaborado el Presupuesto es imposible hacer una evaluación de la gestión económica de las empresas de Rumasa, no sólo respecto a la liquidación del Presupuesto actual, sino respecto del próximo. En atención a estas consideraciones

mías, el señor Boyer, en la Comisión de Economía, que trató de los hechos posteriores a la expropiación de Rumasa, dijo que en este Presupuesto habría cuentas suficientes para realizar el análisis económico de gestión de las empresas de Rumasa desde el momento de la expropiación y, desde luego, para evaluar su evolución en el futuro. Lo afirmó, como dije, cinco veces, y no es necesario que lea los textos. El señor Ministro coincidió con nosotros en que era imprescindible que hubiera un control sobre la gestión económica de las empresas expropiadas, puesto que en este momento, debido a esta falta de control, estas empresas están fuera del control del mercado y fuera del control de la Cámara.

Luego había otras cuestiones formales bastante importantes. La primera interpretación nuestra es que la ausencia de las empresas estatales del Presupuesto de la Dirección General del Patrimonio incumple la Ley General Presupuestaria e incumple especialmente la Constitución. La Ley General Presupuestaria, en el artículo 87, dice que todas las empresas que reciban subvenciones del Estado tienen que presentar sus cuentas de explotación, y de las explicaciones del señor Director General es obvio que se desprende que Rumasa, S. A., ha recibido subvenciones del Estado en el año anterior, que todavía disfruta, y que las empresas de Rumasa, de una forma u otra, están recibiendo subvenciones del Estado a través de avales indirectos, formalizados, no lo sabemos, pero es imposible que las empresas de Rumasa se puedan financiar en el sector privado sin algún tipo de ayuda del Estado, que tiene que considerarse como una subvención.

Pero más gravemente, a nuestro entender, la inclusión de los presupuestos de RUMASA en los de la Dirección General del Patrimonio incumple el artículo 134 de la Constitución. Hay que precisar que en el preámbulo de la Ley General Presupuestaria se decía clarísimamente, en el apartado 5, cuando habla de los presupuestos especiales, que el alcance limitado de las especificaciones que se hacen en la Ley para las empresas estatales ahí reguladas, en todo caso —dice— puede afirmarse que todos los presupuestos que quedan enumerados tienen como un asiento en la Ley General Presupuestaria, lográndose así que su texto constituyera la base física que permita en su día la total integración, por una parte, de los presupuestos de carácter administrativo —que son los que ustedes envían— y, de otra, de las entidades jurídicas que se consideran a renglón seguido, y ahí aparecen las sociedades estatales.

De forma que incluso las sociedades estatales que no reciban subvención, de acuerdo con este preámbulo, deberían incluirse en el presupuesto en el momento que, en su día, se elabore la norma adecuada. La norma adecuada se elabora un año más tarde, según el artículo 134 de la Constitución, que dice taxativamente que el Presupuesto incluirá todos los ingresos y gastos del sector público estatal, y eso, necesariamente, incluye a las empresas de RUMASA, que han recibido suficientes ingresos del Estado y que van a realizar suficientes gastos en el futuro por el Estado. Esa gestión es imprescindible controlarla, en la opinión de nuestro Grupo.

La pregunta que le queremos hacer, señor Secretario de Estado de Hacienda, con toda la importancia que merece, es la siguiente. Nuestro Grupo tiene que decidir si participa o no en la discusión de estos Presupuestos que, redactados de esta forma, suponen una violación formal más de la Constitución, y, para saber si vamos a participar o no, necesitamos que usted nos responda si va a remitir a la Cámara, con el tiempo necesario para poder hacer las enmiendas que en su día hubieran lugar, los presupuestos de las empresas de RUMASA que hoy son sociedades estatales de la Dirección General del Patrimonio.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE HACIENDA (Borrell Fontelles): Señor Diputado, la pregunta concreta que usted me hace puede contestarse con una sola palabra, pero yo supongo que usted busca una respuesta algo más explícita y, en aras a la exposición que usted ha hecho, me parece que es necesario que esta respuesta no se convierta en un solo vocablo. En el fondo creo, señor Diputado, que su tesis es perfectamente válida. La Constitución define los Presupuestos no como los presupuestos administrativos, es decir, no como los presupuestos de los ministerios, que, por mor del proceso de descentralización política cada día son menos significativos de lo que es la realidad del gasto público, sino que pretende que el Presupuesto comprenda la universalidad del gasto a través del que se ejerce en las instituciones de tipo empresarial.

Este es un camino que el Gobierno ha iniciado. En el Presupuesto de 1984 se incluyeron por primera vez, con el mismo nivel de detalle que el resto de organismos, los de carácter comercial, industrial o financiero, que permite ir ampliando el concepto de sector público y dar más y mejor información sobre las actuaciones empresariales del Estado. En el Presupuesto de 1985 hemos hecho un esfuerzo adicional para ampliar el campo de los presupuestos de explotación y capital de las empresas que vayan a recibir explícitamente subvenciones en 1985. Una información de mucha más calidad que la de 1984 y que agrupa a 35 empresas públicas. Este es un esfuerzo que pensamos continuar en años sucesivos, porque creemos que la Cámara recibe mucha información —quizá demasiada— sobre la realidad del gasto en las direcciones generales de los ministerios y, en cambio, recibe quizá no suficiente sobre lo que ocurre en instituciones con un volumen de gasto mucho mayor, como pueden ser los grandes conglomerados empresariales públicos o RENFE.

Por lo tanto, estando de acuerdo en la tesis de fondo, en lo que se refiere al problema de las empresas de RUMASA creo que es necesario considerar dos circunstancias. Primera el carácter absolutamente transitorio y coyuntural de su permanencia en el sector público —creo que éste es un argumento que ya utilicé en mi comparecencia del año pasado a preguntas también del señor Diputado—, y este carácter coyuntural y transitorio no

ha hecho más que reforzarse para desaparecer. O sea, esperamos que en el año 1985 no haya prácticamente ninguna empresa de RUMASA que todavía tenga la condición de permanecer a la propiedad pública, porque de aquí a fin de año el proceso de privatización de las empresas del Grupo deben continuar y muy posiblemente acabe en su casi totalidad. Es difícil prever cuáles de estas empresas puedan seguir siendo todavía públicas en 1985. La intención del Gobierno es que prácticamente el número de ellas sea irrelevante y, por lo tanto, por esta razón, no se ha incorporado a la concepción y diseño del Presupuesto de 1985, porque el período de tiempo que va a estar cubierto por esos Presupuestos va a coincidir con la ausencia de estas empresas en el sector público, aunque, como le digo, es difícil prever si todavía quedará algún elemento residual del mismo.

En segundo lugar, las subvenciones, las ayudas financieras que las empresas de RUMASA han recibido, han sido hechas a través de una emisión de deuda. Esta emisión de deuda ha incrementado la necesidad de endeudamiento del Estado en el año 1984 y va a repercutir financieramente en el futuro a través de las cargas anuales de intereses y amortizaciones que genere, y estas cargas están perfectamente recogidas en el Presupuesto. En la sección de Deuda Pública aparece una rúbrica denominada «Pago de intereses correspondientes a las situaciones derivadas de la Ley 10 de julio de 1984», gracias a la cual se han consignado 41.359 millones de pesetas para el pago de intereses y 19.015 para pago de amortizaciones. Este es el coste financiero de la ayuda puntual que recibieron en 1984. La ayuda puntual se concretó en una emisión de deuda de 440.000 millones de pesetas. Este es el coste que ha significado para el sector público, y por lo tanto para el contribuyente, la operación RUMASA. Este coste, pagado de una sola vez, se financia mediante una emisión de deuda, cuyas cargas financieras recogen puntualmente los Presupuestos.

Por lo tanto, señor Diputado, no puede argumentar que el Presupuesto no refleje el coste anual de las operaciones de ayuda financiera a las empresas de RUMASA.

¿Por qué no se han remitido los presupuestos de explotación y capital de estas empresas? Fundamentalmente por la razón antes expuesta, porque estas empresas no serán ya empresas públicas en el año 1985 en la mayor parte de los casos, y en 1985 tampoco recibirán ayudas adicionales a las que han sido instrumentalizadas ya a través de esta emisión de deuda.

Apoyándome en sus dos argumentos lógicos, creo que no hay vulneración de la Ley General Presupuestaria y que, por lo tanto, no es necesario remitir los presupuestos de estas empresas para que el Grupo Popular o cualquier Grupo pueda participar positivamente en los debates presupuestarios.

Quiero indicarle también, señor Diputado, que el Presupuesto no es un instrumento de control; el Presupuesto es un elemento de previsión, en unos casos, y de definición limitativa de recursos, en otros. Los instrumentos de control pasan a través de otros mecanismos e instituciones, como puede ser por ejemplo el Tribunal de Cuentas. Creo que es perfectamente positivo que todos consideremos que cualquier informe sobre el análisis de la gestión de las empresas de RUMASA, que es lo que preocupa legítimamente al señor Diputado, puede establecerse a través de los mecanismos oportunos, entre los cuales sugiero que sea una intervención «a posteriori» del Tribunal de Cuentas, pero que seguramente no es un Presupuesto, que tiene un carácter provisional, que va orientado hacia el futuro, el lugar idóneo, tanto desde el punto de vista técnico como desde el punto de vista de debate político, para analizar la gestión pasada de un conjunto de empresas.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Tiene la palabra el señor Lasuén.

El señor LASUEN SANCHO: La respuesta, según mi entender, es que no van a remitir el presupuesto de las empresas estatales que reciben subvenciones del Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE HACIENDA (Borrell Fontelles): No, señor Diputado, yo no quisiera entrar en un juego dialéctico con usted acerca de qué es lo que he dicho en respuesta a lo que usted me ha preguntado.

Se han remitido los presupuestos de explotación y capital de unas 30 empresas públicas, que son las que en el Presupuesto de 1985 aparecen como receptoras de subvenciones. No se han remitido presupuestos de explotación y capital de las empresas de RUMASA porque estas empresas ni serán públicas en 1985 ni recibirán subvenciones en 1985.

Por lo tanto, desde las dos razones por las cuales, de acuerdo con la Ley General Presupuestaria y la Constitución, tendríamos que habernos preocupado por focalizar bajo la óptica del Presupuesto la actuación de las empresas de RUMASA en 1985, ni van a ser públicas ni van a recibir subvenciones. Por tanto, no las hemos remitido y, siendo coherentes con nuestro planteamiento, tampoco las vamos a remitir.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Usted afirma que las empresas de RUMASA no van a recibir ninguna subención del Estado el año que viene?

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE HACIENDA (Borrell Fontelles): El Presupuesto de 1985 no prevé otra subvención distinta para las empresas de RUMASA que la derivada de la ayuda puntual que recibieron en 1984. Usted puede decirme que esta carga financiera es la consecuencia de una subvención concedida, de una vez por todas, de una forma concentrada en un ejercicio, y eso sí está perfectamente consignado. Y, aparte de esta consecuencia indirecta, temporalmente distribuida de una financiación recibida en 1984, no está previsto que reciban ninguna otra subvención.

El señor LASUEN SANCHO: Esa es otra cuestión. Se ha hecho una subvención a un grupo de empresas RU-

MASA, y no sabemos cómo se han distribuido esas subvenciones. Pero yo le estaba hablando de otra cosa más importante, y es de que usted afirma que las empresas RUMASA no van a recibir ninguna subvención de ningún tipo en el año 1985.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE HACIENDA (Borrell Fontelles): En el Presupuesto de 1985 que ha sido remitido a las Cortes...

El señor LASUEN SANCHO: No, en el Presupuesto es obvio que no está. Digo en la vida real.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE HACIENDA (Borrell Fontelles): El Presupuesto es un acto de previsión, pero yo no soy un adivino, porque en la previsión efectuada en términos económicos financieros para el sector público en 1985 se establece que no la van a recibir.

El señor LASUEN SANCHO: El señor Director General del Patrimonio afirmó que este año habían recibido ya ayuda de forma directa o indirecta, y la prensa lo ha recogido por todos lados. Hay transferencias dentro del grupo de empresas estatales de la Dirección General del Patrimonio que obtienen beneficios que los transfieren a las empresas estatales de RUMASA que tienen pérdidas.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE HACIENDA (Borrell Fontelles): ¿Está usted hablando del Presupuesto de 1985, o del de 1984?

El señor LASUEN SANCHO: No, estoy diciendo que ya en 1984 se han producido estos hechos y, sin embargo, no están presupuestados. Y el año que viene ¿van a desaparecer estos hechos?

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE HACIENDA (Borrell Fontelles): Van a desaparecer en la medida en que van a desaparecer los sujetos agentes que los instrumentan. Es decir, en la medida en que no van a ser empresas públicas la casi totalidad de las empresas que hoy lo son.

El señor LASUEN SANCHO: Yo quisiera entender esta respuesta en el sentido de que usted desea que no exista ninguna empresa estatal con pérdidas dentro del Patrimonio el año que viene, pero ¿puede usted asegurarlo?

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE HACIENDA (Borrell Fontelles): No. Le puedo asegurar que de aquí al final del ejercicio la casi totalidad de las empresas de RUMASA serán reprivatizadas.

El señor LASUEN SANCHO: A nosotros nos gustaría que las que tiene usted la casi seguridad de que no podrán ser reprivatizadas, constaran en el Presupuesto.

Muchas gracias, señor Secretario de Estado.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Quisiera recordar que estamos en comparecencia sobre el Presupuesto de 1985.

Se ha solicitado la comparecencia del señor Presidente del Banco de Crédito Agrícola. *(El señor Presidente del Banco de Crédito Agrícola, Barea Tejeiro, ocupa un lugar en la Mesa.)*

Por el Grupo Centrista, el señor Mardones tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Agradezco la presencia aquí del señor Presidente del Banco de Crédito Agrícola para responder a las preguntas aclaratorias que el Grupo Centrista plantea.

En primer lugar, señor Presidente, dado que se han producido, durante la comparecencia del señor Presidente del Instituto de Crédito Oficial, variaciones sustantivas en las dotaciones del Estado al ICO entre 1984 y 1985, mi primera pregunta, señor Presidente, era si tienen ya la previsión, en el Banco de Crédito Agrícola, de la dotación correspondiente, vía ICO, que recibirá su Banco para el ejercicio de 1985.

Continuaré después con las otras preguntas, que son cinco, señora Presidenta.

El señor PRESIDENTE DEL BANCO DE CREDITO AGRICOLA (Barea Tejeiro): Para el año 1985, la estimación de las dotaciones netas del ICO al Banco de Crédito Agrícola están fijadas en 13.000 millones de pesetas, lo cual supone un 10 o un 12 por ciento, aproximadamente, de incremento sobre la dotación del año 1984, que es de 11.500 millones de pesetas.

El señor MARDONES SEVILLA: En segundo lugar, sobre la dotación que hubo en 1983, y los datos hasta la fecha del ejercicio económico de 1984, ¿nos puede decir el señor Presidente cuál ha sido el porcentaje y cantidad de fallidos ocurridos en los créditos concedidos por el Banco?

El señor PRESIDENTE DEL BANCO DE CREDITO AGRICOLA (Barea Tejeiro): En el año 1983, y según consta en la memoria del Banco, los fallidos reales, ya que la casi totalidad de los créditos están garantizados con aval (principalmente de ASICA o de otra institución financiera) con garantía hipotecaria, las dotaciones del Banco de Crédito Agrícola destinadas al saneamiento de créditos, que han sido 800 millones de pesetas, suponen aproximadamente el 0,37 por ciento de los activos totales medios, si bien única y exclusivamente no llegó al millón de pesetas el importe real de los fallidos.

Para el corriente año 1984 se prevé una dotación también de unos 850 millones de pesetas, con lo cual creemos cubrir ya toda la previsión de créditos en saneamiento, que supone aproximadamente algo así como el 2 por ciento de la cartera total de crédito lo que tenemos en morosos.

El señor MARDONES SEVILLA: Mi siguiente pregunta es de gestión, no de cifras, sino de fechas.

Durante la comparecencia del señor Presidente del Banco de Crédito Agrícola en el pasado período de sesiones ante la Comisión de Agricultura, dijo que una de sus líneas de actuación en el Banco era la mejora de la gestión (estoy hablando de memoria) en los tiempos de calendario de la concesión de préstamos.

En aquella comparecencia el señor Presidente puso unos ejemplos de reducción estimada de lo que era el período comprendido entre la entrada en los circuitos del Banco de la petición de un préstamo, hasta que se concedía, y que se trataba de reducir ese período.

¿Nos puede decir el señor Presidente si a esta fecha se ha hecho realidad esa línea de gestión, propuesta por la Presidencia en su día, y en qué cifra media está en este momento la concesión de un préstamo, desde la entrada hasta la salida en el circuito del Banco?

El señor PRESIDENTE DEL BANCO DE CREDITO AGRICOLA (Barea Tejeiro): Efectivamente, en aquella comparecencia que tuve ante la Comisión de Agricultura de esta Cámara, expuse que, como media, eran nueve meses los que se tardaba en la resolución de un préstamo por el Banco de Crédito Agrícola, que se había hecho un programa de mejora de la gestión que suponía ir reduciendo este plazo paulatinamente a seis meses, al finalizar el mes de junio, que en octubre se estaría aproximadamente en tres meses y que, al finalizar el año, estaríamos en un mes.

Estos objetivos se han cumplido y, en el corriente año, según el informe de control de gestión correspondiente al mes de julio, que tengo aquí, resulta que el tiempo medio real de concesión de los créditos durante el presente año es de veintiséis días. Es decir, que el objetivo fijado de solventar los préstamos, en cuanto a concesiones se refiere, en el plazo de un mes, que es el establecido ya para este año, está totalmente cumplido.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Tiene prevista, autorizada, o la puede obtener, si está en su línea política bancaria, el Banco de Crédito Agrícola, para aumentar su autofinanciación o recursos propios, la emisión en 1985 de algún tipo de efecto comercial de bonos, o cualquiera otros títulos, señor Presidente, o quedará reservado sólo al Instituto de Crédito Oficial la captación de recursos en el mercado del dinero con estos efectos comerciales?

El señor PRESIDENTE DEL BANCO DE CREDITO AGRICOLA (Barea Tejeiro): El Banco de Crédito Agrícola viene obteniendo mediante captación de recursos directos a través de la emisión de cédulas agrarias, 16.000 millones de pesetas para el presente año. Principalmente lo toman las Cajas Rurales a través del coeficiente de inversión, puesto que son títulos calificados para ser computables en el coeficiente de inversión, si bien también las Cajas de Ahorro suelen tomar una cuantía de este importe que se piensa emitir.

En los tres próximos años está previsto que este importe vaya creciendo paulatinamente hasta alcanzar un volumen aproximadamente entre 20 ó 22.000 millones a final del año 1987.

El señor MARDONES SEVILLA: Agradeciéndole esta respuesta tan concreta, señor Presidente, mi nueva pregunta es la siguiente. Para 1985 en los efectivos para los gastos de inversiones y activos financieros del Banco de Crédito Agrícola, teniendo en cuenta la captación de estos recursos, vía emisión de cédulas a suscribir, por las Cajas Rurales o las que estén dentro de líneas de convenios con el Banco de Crédito Agrícola, que son esos 16.000 millones que me ha dicho, más la dotación que viene otorgada por el ICO, más otras dotaciones o fondos, ¿cuál sería el volumen total para disposición del crédito agrícola de su Banco en 1985?

El señor PRESIDENTE DEL BANCO DEL CREDITO AGRICOLA (Barea Tejeiro): En el plan que se ha formulado por el Banco y que se ha remitido al Instituto de Crédito Oficial para el próximo trienio, el volumen de concesiones de créditos que tenemos previsto para el año 1985, teniendo en cuenta las dotaciones ICO y los reembolsos de crédito, así como la emisión de las cédulas agrarias, es de 68.000 millones de pesetas.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Qué porcentaje de variación tiene con relación al año 1984, señor Presidente, esta cifra?

El señor PRESIDENTE DEL BANCO DE CREDITO AGRICOLA (Barea Tejeiro): El volumen de concesiones de creditos representará este año, aproximadamente, unos 60.000 millones, lo cual quiere decir que el porcentaje aproximado será de un 12 por ciento de incremento.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Presidente, me ha dicho unos 68.000 millones de pesetas. Me refiero al año 1985, porque no he tomado bien la cifra.

El señor PRESIDENTE DEL BANCO DE CREDITO AGRICOLA (Barea Tejeiro): El incremento será de 8.000 millones para 1985, con una cifra exacta de 68.000 millones.

El señor MARDONES SEVILLA: Y las operaciones de crédito que con cargo a esos 68.000 millones de pesetas en 1985 otorgará el Banco a los Agricultores, ¿en qué interés se moverá la concesión de preśtamos para el Banco?

El señor PRESIDENTE DEL BANCO DE CREDITO AGRICOLA (Barea Tejeiro): El tipo de interés medio ponderado actualmente existente es del 12 por ciento o 12,2 más exactamente. De forma tal que las inversiones en el sector agrario productivo son del 11 por ciento al 12 por ciento, depende de la cuantía del crédito; hasta 5 millones el 11 por ciento, hasta 10 millones el 11,5 por ciento y a partir de ahí, el 12 por ciento. Para industrias agra-

rias varía desde el 12 hasta el 16 por ciento. El tipo de interés medio ponderado en este momento es el del 12,2. No hay ninguna previsión de modificación a la alza de los tipos de interés existentes para el próximo plan trienal que hemos formulado.

El señor MARDONES SEVILLA: Mi última pregunta, señor Presidente, es la siguiente. En el volumen de dotación para concesiones en 1985, podía informarme el señor Presidente del Banco de Crédito Agrícola, sobre qué cantidad irá por concesión directa del Banco, a través de sus servicios de oficinas centrales o periféricas, y cuáles por vía de Cajas Rurales o cualquier otra entidad de crédito que tenga por convenio, pero separada de las Cajas Rurales. Desearía conocer Bancos, Cajas Rurales y otras entidades.

El señor PRESIDENTE DEL BANCO DE CREDITO AGRICOLA (Barea Tejeiro): De los 60.000 millones de este año, por una vía se concederán, aproximadamente, unos 15.000 millones y por la otra vía 10.000, es decir, 25.000 millones. Esperamos que este año los 25.000 millones alcancen la cifra de 30.000 ó 32.000 millones y, por tanto, al final del ejercicio el importe de los créditos que se hayan de conceder directamente por las oficinas del Banco será de unos 28 ó 30.000 millones. Por consiguiente, el 50 por ciento de este importe irá por crédito de mediación, a través de Cajas de Ahorro y Cajas Rurales y el otro 50 por ciento, a través de las oficinas directas del Banco.

Para el año que viene habrá un cambio con motivo de la descentralización establecida a través de las Cajas Rurales para la concesión de créditos, con objeto de evitar que el agricultor tenga que desplazarse tanto para solicitar el crédito como para el cobro de los mismos. Con este procedimiento de la descentralización se realizará el 60 por ciento a través de préstamos de mediación —Cajas Rurales, Cajas de Ahorro— y el 40 por ciento a través de las oficinas directas del Banco.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Presidente, esta es la última pregunta que voy a formularle.

La demanda de crédito que han tenido ustedes en el Banco en 1983 y en el resto de 1984, demuestra que la dotación que el Banco ha tenido en estos dos años anteriores ha sido insuficiente o se han quedado muy por debajo. Es decir, ¿qué porcentaje ha habido de solicitudes, o cantidad en pesetas, de demanda de crédito para el Banco, por parte de los agricultores que no ha podido ser atendida por falta de dotaciones, y si aquí se puede hacer algún juicio de valor por parte del señor Presidente, si con relación a esta dotación de 68.000 millones de pesetas en 1985 para créditos al campo será suficiente dicha dotación, vista la evolución en los dos o tres últimos años y en relación con la demanda y coyuntura que se espera para 1985? Nada más.

El señor PRESIDENTE DEL BANCO DE CREDITO AGRICOLA (Barea Tejeiro): En este ejercicio hay una tendencia relativamente creciente, el crecimiento de la demanda es pequeño. Como ya he dicho, todas las peticiones se están despachando en el mes siguiente y, por tanto, esperamos que los recursos que el Banco tiene, que provienen del Crédito Oficial o de recursos captados directamente, serán suficientes para hacer frente a la demanda.

En 31 de diciembre del año 1983 se puede decir que no quedó tampoco una demanda solvente que no fuera atendida por el Banco ya que prácticamente no quedaron solicitudes pendientes —como media— superiores a los cuarenta y cinco o cincuenta días, lo cual quiere decir que tampoco hubo tensiones porque no se concedieran créditos como consecuencia de falta de recursos dentro del Banco para atender una demanda solvente.

La señora VICEPRESIDENTA: Muchas gracias, señor Presidente.

Seguidamente tenemos la comparecencia del señor Director General del INFE. *(El señor Director General del INFE ocupa un lugar en la Mesa.)*

La petición de esta comparecencia ha sido formulada por el Grupo Parlamentario Centrista.

Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señora Presidenta. Con la venia, agradeciendo la presencia aquí del señor Director General de INFE le voy a hacer las siguientes preguntas: ¿Me puede informar, señor Director General del INFE, cuál es la variación porcentual experimentada entre 1984 y 1985 en el presupuesto del Capítulo VI, de inversiones de su Instituto, por favor? Este año viene dotado, según mis cifras, con 5.711.200.000 pesetas.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INFE (García Blanco): La variación es, exactamente, del 17,3 por ciento de incremento en relación a la cifra del año 1984 en pesetas nominales.

El señor MARDONES SEVILLA: Como las transferencias de capital en la cuenta de ingresos también están cifradas, según mis datos, en los 5.711.200.000 pesetas, quisiera preguntarle al señor Director General si su aplicación es exclusivamente vía subvención o tiene vía de crédito también el Instituto Nacional de Fomento a la Exportación.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INFE (García Blanco): No, la totalidad de los 5.711.200.000 pesetas proviene de aportación presupuestaria por parte del Estado y es destinada única y exclusivamente a gastos de capital. Los gastos corrientes del Instituto, aparte de otros ingresos que tiene el Instituto, vía venta de publicaciones o vía de aportación de expósitores a participación de ferias, etcetera, se aplican a otros fines. Es decir, los 5.711.200.000 pesetas son subvención.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Me podría informar

el señor Director General si en 1984 la dotación que se ha dispuesto en los presupuestos del actual ejercicio económico ha sido suficiente o insuficiente o qué grado de desviación ha tenido con relación a la demanda de estas subvenciones hechas por los exportadores españoles?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INFE (García Blanco): En mi opinión, esta cifra ha sido insuficiente, como pienso que la cifra de 1985 también lo va a ser. Las necesidades de promoción del año 1984 han crecido tremendamente, en primer lugar por el enorme crecimiento de la exportación y en segundo lugar porque la política de valoración de las empresas exportadoras españolas está creciendo más que proporcionalmente al propio incremento de sus ventas. De todas formas, en relación a los distintos instrumentos, estas necesidades han sido cubiertas en mayor o menor medida. Por ejemplo, en lo que se refiere al capítulo de ferias, que en nuestra opinión es el instrumento menos sofisticado, es justamente en el que se ha registrado el mayor incremento y, en consecuencia, no ha sido posible satisfacer enteramente la demanda por parte de los exportadores. Determinadas peticiones de participaciones individuales no han podido ser atendidas, así como determinadas necesidades expuestas por parte de las empresas exportadoras en los programas de ayuda individual, aunque en este caso el «gap» existente entre la oferta y la demanda ha sido menor que en el primer caso. Es decir, que cuanto más sofisticado es el instrumento de promoción, el «gap» existente entre la oferta y la demanda tiende también a ser menor. En el año 1985, dado que el incremento es el 17 por ciento y teniendo en cuenta la posible variación del tipo de cambio, significa que habrá un incremento en términos reales presupuestarios posiblemente negativo y, en consecuencia, la posibilidad de atender totalmente la demanda de los exportadores de promoción comercial será también difícil de satisfacer.

El señor MARDONES SEVILLA: En los gastos de su organismo, concretamente en el Capítulo II, gastos diversos, figura una partida de cinco millones de pesetas para remuneración a agentes independientes. ¿Me quiere explicar el señor Director General qué alcance tiene esto, qué significa y quiénes son estos agentes independientes?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INFE (García Blanco): Ruego me perdone el señor Diputado, pero no conozco la partida de agentes independientes dentro del INFE.

El señor MARDONES SEVILLA: Yo la tengo aquí, en el documento de «otros entes públicos», donde figuran Radiotelevisión, Consejo de Seguridad Nuclear, Patrimonio Nacional e INFE, documento facilitado a los señores Diputados por el Ministerio de Economía y Hacienda. En él se dice que en el presupuesto del INFE, en el Capítulo II, en el concepto 226, «gastos diversos», hay una partida de 5.700.000 pesetas, la número 1, para atenciones presupuestarias; la número 2, de dos millones de pesetas, para publicidad y propaganda. Y aparece, con el número 5, remuneraciones a agentes independientes, por cinco millones de pesetas. Se lo preguntaba porque no lo conocemos.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INFE (García Blanco): Lo siento, la misma pregunta me hago yo. Dentro de lo que yo conozco del presupuesto del INFE no aparece esa partida ni conozco personalmente el concepto. No sé lo que significa «agentes independientes», nunca ha existido ese concepto y, que yo sepa, desconozco absolutamente su existencia.

El señor MARDONES SEVILLA: No es una cifra que me invente, señor Director General, sino que figura en el documento del Ministerio de Economía y Hacienda.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INFE (García Blanco): Quiero decir que yo jamás he utilizado ese concepto.

El señor MARDONES SEVILLA: En interés de ambos, pediría que se remitiera a esta Comisión, y así se enteraría usted también, cuál es la remuneración a agentes independientes de cinco millones de pesetas, que me ha llamado la atención, para así lograr transparencia en el presupuesto, porque está aquí.

En el Capítulo IV, de transferencias corrientes, señor Director General, viene una partida, la 481, de 214 millones de pesetas para subvención en ferias en el interior. Me ha parecido entenderle antes que los exportadores decían que esta partida de subvención de ferias era pequeña. Yo estoy entendiendo que son las realizadas en el interior de la nación. ¿El INFE no subvenciona ferias, no realiza una promoción exportadora en el exterior?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INFE (García Blanco): Sí. El capítulo de asistencia al exportador en ferias realizadas en el exterior es, para el año 1985, de 1.600 millones, que es una cifra inferior a la que estaba presupuestada para 1984. Aparte de eso, con esa cifra de doscientos y pico millones de pesetas el INFE financia no a exportadores que acuden a ferias internacionales, sino determinados gastos de promoción de las ferias en el exterior, básicamente a través de dos fórmulas: una, mediante el pago de la asistencia a esta feria en el interior de potenciales compradores extranjeros y, otra, mediante la publicidad en el exterior de la feria española en el interior, al objeto de que tenga una mayor divulgación. Son dos conceptos distintos: uno, asistencia al exportador en su presencia en las ferias internacionales y, otro, promoción de las ferias españolas realizadas en el interior, que tienen carácter internacional, en el exterior.

El señor MARDONES SEVILLA: Entonces, como yo no encuentro en los documentos facilitados por el Ministerio de Economía y Hacienda esa cifra ni el concepto presupuestado que usted me dice, que no figura aquí, de ayuda al exportador para esta promoción exterior, que creo que

ha cifrado en 1.600 millones de pesetas, ¿en su presupuesto, con cargo a qué capítulo va? ¿Va al mismo concepto 611 de inversiones reales, a los 5.700 millones?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INFE (García Blanco): Sí, salen de ahí.

El señor MARDONES SEVILLA: Aquí se hace la aclaración de que los 5.711.200.000 pesetas son en virtud del Decreto-ley 6/1982, de 2 de abril. Descontando de los 5.711.200.000 pesetas los 1.600 millones, quedaría una línea entonces puramente de subvenciones a exportadores por operaciones de exportación. *(Asentimiento.)* ¿Cuál ha sido entonces en 1984 la directriz que se ha seguido con los sectores o subsectores comerciales? En grandes columnas, se ha dedicado esa subvención a la exportación, pero ¿qué actividades comerciales han merecido, subvención por parte de su Instituto? ¿Han sido pequeños exportadores, grandes exportadores, de calzado, de productos alimenticios, del sector textil o de cualquier otro producto, si es que lo tiene indicado, señor Director General y nos puede informar?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INFE (García Blanco): En realidad, lo que se ha pretendido en el año 1984 es cambiar radicalmente la política de promoción de las exportaciones que se venía instrumentando hasta 1983. Hasta el año 1983, prácticamente la política de promoción de las exportaciones españolas puede decirse que era un política de ayuda al exportador en su asistencia a ferias.

De tal forma que el presupuesto dedicado a este fin, en el año 1983, el 62 por ciento del gasto era en asistencia en ferias, sin que, por otro lado, estuvieran marcadas por parte del Ministerio de Comercio en su momento ninguna orientación respecto a actuaciones de carácter sectorial o individual. A partir de ese momento, en el año 1984 se cambia la política de promoción hacia otra que tenga un determinado carácter sectorial y para que cese la ayuda de la asistencia a ferias, que considerábamos que era un instrumento relativamente poco sofisticado y que permitía, por otro lado, la ayuda hacia empresas que iban hacia el exterior poco preparadas, hacia otra política que tenía en cuenta la posibilidad de instrumentar parte de la ayuda en concierto con determinados sectores.

Dentro de estos sectores, aquellos a los cuales se ha prestado mayor atención han sido, lógicamente, los sectores que tradicionalmente venían efectuando un mayor gasto en su política de promoción y publicidad, fundamentalmente los sectores relacionados con la alimentación y las bebidas y, en segundo lugar, el sector textil, sector maquinaria-herramienta, etcétera; el sector de zapatos también ha recibido una ayuda considerable. El sector de la moda ha sido también otro sector al cual se le ha prestado una debida atención. Teniendo en cuenta todas las ayudas de carácter sectorial, en el sentido de que están vinculadas con actuación de un determinado grupo de exportadores, la posibilidad de obtener mayor o menor ayuda está directamente relacionada con dos factores que dependen, única y exclusivamente, del sector: por un lado, la propia capacidad del grupo de exportadores de instrumentar una determinada política en conjunción con el INFE y, en segundo lugar, su capacidad financiera de aportar fondos para esta actividad.

Debo recordar, en este sentido, que toda la ayuda sectorial implica en realidad una subvención por parte del INFE a un programa por parte del respectivo sector que debe cofinanciarse. El máximo de ayuda que el INFE concede a un grupo de exportadores es el 50 por ciento; el otro 50 por ciento debe ser aportado por el propio grupo.

Por último, además de esta ayuda de carácter sectorial, se instrumentaron a lo largo de 1984, por primera vez en la política de promoción de exportaciones españolas, ayudas concretas en términos de subvención a empresas individuales que tenían programas de establecimiento de oficinas en el exterior o programas de promoción y publicidad en el exterior hasta un máximo de subvención por empresa a fondo perdido de 20 millones, con un carácter que podría ser bianual en el caso de países OCDE, con la excepción de Estados Unidos, donde la ayuda que podría darse en este sentido podría llegar a tres años.

El señor MARDONES SEVILLA: Finalmente, la suposición, si no me la aclara el señor Director General, de que la dotación para 1984 vigente de las inversiones reales de su Instituto para desarrollar las funciones del Decreto-ley 6 de 1982 se hayan gastado totalmente hasta el día de la fecha o estén todas concedidas. ¿Qué porcentaje y qué cantidad de demanda de estas subvenciones por parte de los exportadores ha quedado sin atender en 1984?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INFE (García Blanco): Quizás me haya expresado mal cuando he dicho que es insuficiente el presupuesto de 1984. No he querido decir que en este momento esté gastado en su totalidad el presupuesto; a la fecha, aproximadamente, está gastado en un 85 por ciento y está, por supuesto, por tramitar otro tipo de ayudas.

Cuál es el porcentaje de demanda insatisfecha es difícil estimarlo, pero supongo que aproximadamente será de un 30 por ciento. Hay que tener en cuenta que la hora de estimar cuál es la demanda insatisfecha habría que tener en cuenta aquella demanda que en principio ha obtenido ayuda del INFE, pero en una cuantía inferior a la solicitada y a la que el INFE tenía posibilidad, en cualquier caso, de conceder, por diveras razones. Es decir, que ha habido empresas que han presentado un programa de comercialización en el exterior por un volumen equis. Según las normas establecidas por el Instituto, el porcentaje de ayuda que se podría conceder era hasta un tercio de esa inversión en el exterior y por diversas razones el porcentaje que se le ha concedido ha sido inferior, en unos casos, porque el INFE no tenía recursos suficientes como para atender ese tercio de ayuda —se había establecido un tope absoluto máximo de 20 millones— y en

otros porque el proyecto presentado por la empresa no se consideró viable o porque se presentaban proyectos que no correspondían a países OCDE, que era una limitación que se había establecido dentro de la actuación del INFE por considerar que aquella parte de comercialización que atiende el INFE es de aplicación específica a países OCDE y contrariamente a los otros, donde el problema fundamental de la comercialización no es el establecimiento de redes comerciales o cosas de este tipo, sino que es un problema de tener financiación o no.

El señor MARDONES SEVILLA: Este porcentaje que me ha dicho, señor Director General, del 30 por ciento, ¿tiene usted el cálculo aritmético hecho en pesetas de lo que ha significado la demanda al INFE que no ha sido posible atender?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INFE (García Blanco): No, es una estimación arbitraria, en el sentido de que empresas que han presentado solicitud de subvención se les ha dicho que no; hay otras que han hecho una pregunta inicial o han pedido una entrevista y han visto que las condiciones en las cuales se podría obtener la subvención no se cumplían en su caso, etcétera, y, en consecuencia, saber cuál es la estimación en número de empresas y proyectos de comercialización estimados en pesetas por parte de las empresas a las que no ha sido posible atender, es muy difícil. Lo que sí puede desprenderse es que si el presupuesto del INFE fuera mayor estaría gastado en su integridad. Primero, porque podríamos atender los proyectos que reúnen los requisitos hasta el porcentaje estimado por el propio INFE, que es de un tercio y que en estos momentos no se puede cumplir y, por otra parte, la petición de numerosas empresas de asistencia a ferias, fundamentalmente, a las cuales se les deniega en estos momentos ayuda basándose en razones relativamente subjetivas. Es decir, una empresa que, por ejemplo, pida la asistencia a una feria y no tenga un catálogo en el idioma puede ser un motivo de rechazo la asistencia a ferias.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Director General.

Señora Presidente no tengo nada más que preguntar.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Muchas gracias.

El Grupo Centrista había solicitado también la presencia del señor Director General de Previsión y Coyuntura.

El señor MARDONES SEVILLA: Esta mañana el señor Bravo de Laguna ha pedido retirar la comparecencia.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Lo siento, señor Director General; le hemos hecho esperar, pero no está aquí el solicitante. Muchas gracias.

Habiendo terminado con el Ministerio de Economía y Hacienda, pasamos al Ministerio de Industria, y llamo en este momento al señor Subsecretario de Industria.

(La citada autoridad ocupa su lugar en la Mesa.)

Tiene la palabra el señor Mardones por el Grupo Parlamentario Centrista.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señora Presidenta.

Agradezco la presencia aquí el señor Subsecretario de Industria y Energía.

La primera pregunta es con relación al capítulo IV, de transferencias corrientes en el área del Estado, no de los organismos autónomos del Departamento correspondiente. Se observa que en las transferencias corrientes, entre los créditos iniciales de 1984 y 1985, hay una reducción en menos de 3.228,6 millones de pesetas, lo que implica un tanto por ciento de menos 6,1. ¿A qué se debe, señor Subsecretario, esa reducción y la repercusión, el reparto de resta que va a tener en las operaciones de transferencias corrientes el Departamento?

El señor SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA (Fanjul Martín): Las partidas fundamentales son las que corresponden a las reducciones que experimentan Enagás y Butano que suman las cantidades que usted ha mencionado.

El señor MARDONES SEVILLA: Pero en las subvenciones a empresas, según el documento que obra en mi poder, señor Subsecretario, se dice: Subvenciones a empresas (en el número 2 en la página 234 de la Memoria de los Presupuestos). Dejan de figurar para 1985 las subvenciones corrientes a Enagás y Butano por importe total de 11.000 millones de pesetas. Antes habíamos hablado de menos 3.000 millones y ahora hablamos de menos 11.000 millones.

El señor SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA (Fanjul Martín): Es que hay otros incrementos, que sirven para compensar esa diferencia. Fundamentalmente, el de Hunosa, de 6.851 millones de pesetas. Después tenemos una reducción de 11.000 millones de pesetas en Enagás y Butano, que viene compensada de manera fundamental por los 6.851 millones de Hunosa.

El señor MARDONES SEVILLA: A continuación, y dentro del mismo capítulo IV en el que estoy, señor Subsecretario, ¿a qué se debe la baja que han hecho de 150 millones de pesetas en las subvenciones destinadas al transporte de hulla coquizable?

El señor SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA (Fanjul Martín): Sobre esto le podrá informar con más detalle el Secretario General de la Energía, que interviene a continuación, pero, fundamentalmente, es una diferencia producida por las reducciones en los «gaps» de precios que se pretenden aplicar.

El señor MARDONES SEVILLA: De acuerdo.

El incremento en 80 millones de pesetas, como subven-

ción a las plantas potabilizadoras de agua en Canarias, ¿a qué va a ser dedicado, fundamentalmente?

El señor SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA (Fanjul Martín): Es una previsión por los posibles aumentos en los precios de los combustibles utilizados por la planta.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Sería la subvención al fuel?

El señor SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA (Fanjul Martín): Así es, que me parece que en la actualidad está en 900 millones. Pasaría de 900 a 980 millones.

El señor MARDONES SEVILLA: Entiendo que esa subvención de 80 millones de pesetas a las plantas potabilizadoras, ¿serán las existentes en la provincia de Las Palmas, ya que Santa Cruz de Tenerife no tiene plantas potabilizadoras, y que irá a la subvención, o no —me lo aclara el señor Subsecretario—, a la empresa Unelco?

El señor SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA (Fanjul Martín): Sí, a UNELCO.

El señor MARDONES SEVILLA: Bien.

Paso seguidamente, señor Subsecretario, a ver si puede informarme con relación a cualquiera de los capítulos, tanto de personal —el I o el II—, o del capítulo VI, que se modifican en su Departamento. ¿Es por efectos del proceso de transferencias a las Comunidades Autónomas?

El señor SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA (Fanjul Martín): Tengo algunos datos. ¿Quiere usted el informe por Comunidades Autónomas?

El señor MARDONES SEVILLA: No, no, globalizado. Si nos lo puede después facilitar a la Comisión, para no quitarle ahora tiempo exigiéndole una minuciosidad de datos...

El señor SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA (Fanjul Martín): Muy bien, le puedo facilitar las bajas por Comunidades Autónomas. Se lo enviaré.

El señor MARDONES SEVILLA: Bien. Muchas gracias.

Con relación a 1985, Presupuesto en proyecto, que estamos debatiendo en esta Comisión, señor Subsecretario, ¿cuál es la imputación que han hecho ustedes de repercusión del nuevo Plan Energético Nacional en los efectos de gastos de la Administración centralizada en su Departamento?

El señor SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA (Fanjul Martín): Como le he dicho antes, señor Diputado, el Secretario General de la Energía va a intervenir justo después de mí y, tal vez por cortesía, me parece que es mejor que contestara a esto él.

El señor MARDONES SEVILLA: Yo decía en los aspectos generales de Subsecretaría, no los específicos ya de una Dirección General.

El señor SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA (Fanjul Martín): Es que, como sabe, en el Ministerio hay una partida, que está asignada a Subsecretaría, que es la partida de la Junta de Energía Nuclear, y si quiere podemos darle información sobre ella, y luego, el resto de las partidas de energía, que son las que tienen que ver con el IDAE (Instituto de Diversificación y de Ahorro Energético) y con el ICME, que es el otro gran organismo que entiende de temas energéticos. Y están asignados precisamente a la Secretaría General de la Energía.

El señor MARDONES SEVILLA: De acuerdo.

Con relación a la sección 20, del Ministerio de Industria y Energía, señor Subsecretario, en los Presupuestos del Estado, y con resumen en los créditos a los organismos autónomos administrativos de su Departamento, se observa una reducción en inversiones reales de menos 2.768,9 millones de pesetas, lo que representa un tanto por ciento de reducción del 30,9. ¿Eso a qué es debido? ¿A qué es debida esa drástica reducción en inversiones reales?

El señor SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA (Fanjul Martín): Podíamos ver, si quiere, organismo por organismo.

El señor MARDONES SEVILLA: Si lo puede decir rápidamente..., o si no de aquéllos más significativos.

El señor SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA (Fanjul Martín): Por ejemplo, si quiere le puedo aclarar un poco. La Junta de Energía Nuclear tiene un aumento del total sin consolidar del 1 por ciento. El Registro de la Propiedad Industrial tiene un aumento del 52 por ciento.

Estaba señalándole el total y ahora le puedo aclarar.

La reducción más importante es la que experimenta la Junta de Energía Nuclear, que pasa de una inversión de 1.100 millones a una inversión de 990 millones de 1985, lo cual supone una reducción del 15 por ciento. Esta era una de las inversiones más importantes que se realizaban entre todos estos organismos y que pondera apreciablemente.

El otro que experimenta una reducción es el IMPI, que pasa de 363 millones a 354.

Y los demás organismos se mantienen aproximadamente en niveles constantes, experimentando evoluciones que oscilan entre el –2 y el 1 por ciento de crecimiento, excepto el Registro de la Propiedad Industrial, que experimenta un aumento del 130 por ciento, pero que los valores de inversión que tiene son muy bajos, porque pasan de 43 millones a 99, y, por tanto, pondera muy poco en el total.

El señor MARDONES SEVILLA: Y, finalmente, señor Subsecretario, el aumento en las operaciones corrientes del capítulo I, de Personal de su Departamento, sobre

1984, para este Presupuesto de 1985, es del 3,4 por ciento.

Dado que el incremento de nóminas del personal es del 6,5, ¿esta cifra del 3,4 se debe a una reducción de plantilla por transferencias a Comunidades Autónomas?

El señor SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA (Fanjul Martín): Trescientos doce millones se deben a eso, pero se lo puedo desglosar.

La partida de 1984 es 3.279, tal como figura en la página 233. A esto hay que sumarle un 6,5 por ciento, que es el incremento al que usted se ha referido, y que supone 194 millones de pesetas. Se tramitaron insuficiencias por valor de 192 millones a lo largo del año 1984 y luego hay un añadido de 36 millones, correspondiente a personal de los medios de comunicación social del Estado, que han pasado al Ministerio y que antes figuraban en el Ministerio de Cultura.

Si a todas estas sumas y a la cantidad inicial le resta la parte que pasa a comunidades Autónomas, 312 millones, y que corresponde a las Comunidades de Cataluña, Valencia, Aragón, Extremadura y Baleares, sale el 3,4 por ciento.

El señor MARDONES SEVILLA: De acuerdo.

Nada más, señor Subsecretario; muchas gracias.

Señora Presidente, he terminado.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Señor Secretario General de Energía y Recursos Minerales. *(La citada autoridad ocupa su lugar en la Mesa.)*

La señora VICEPRESIDENTE (García Bloise): Por el Grupo Centrista, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Secretario General, agradeciéndole su comparecencia ante esta Comisión, mi primera pregunta es si puede expresarme la cifra porcentual de variación del Presupuesto de gastos del capítulo VI de su Secretaría General entre los Presupuestos de 1984 y 1985.

El señor SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES (Gallego Málaga): Sí, señoría, con mucho gusto.

La Secretaría General de la Energía, aparte de los pequeños gastos de servicios generales, personal y gastos en bienes corrientes y servicios, no tiene en el capítulo VI ninguna partida y únicamente tiene, en el capítulo VII, la transferencia al IDAE, el nuevo organismo dedicado a la conservación, transferencia por un importe de 5.877 millones, que no tiene aumento respecto a años anteriores. Lo que sí tiene es una variación en el sentido de que antes el Plan de Electrificación Rural figuraba en una partida separada y entonces el presupuesto del IRAE, que antes se llamaba Centro de Estudios para la Energía, tenía una cuantía bastante reducida, del orden 1.400 ó 1.500 millones de pesetas. Este año, el aumento fuerte tiene lugar, fundamentalmente, por haber traspasado a dicho Centro el Plan de Electrificación Rural, que tiene un importe de 4.400 millones de pesetas, y por eso hay un aumento muy fuerte en dicha partida.

El señor MARDONES SEVILLA: Le hacía esta pregunta, señor Secretario General, porque en el capítulo VI, cuando se explicita en la Memoria de los Presupuestos, partidas con incremento, si bien se dice que ha sido minorado el presupuesto del Departamento en 1985 en 67,9 millones de pesetas correspondientes a inversión de reposición por competencias asumidas, que si se incrementa la inversión del Departamento supone un crecimiento porcentual del 6,8 por ciento, los que participan en este incremento porcentual dice aquí que son fundamentalmente la red integrada de servicios electrónicos e informáticos, el fomento de la investigación e innovaciones tecnológicas, el gasto de inversión derivado del Plan de la Minería y el Plan para la planificación y control de la minería energética. Me voy a referir, pues, a estos dos últimos que he citado: el gasto de inversión derivado del Plan Nacional de la Minería, con 208,4 millones de pesetas, y el Plan Energético Nacional para planificación y control de programas de minería energética, con 136,5 millones de pesetas.

¿No considera el señor Secretario General que estas dotaciones, tanto en PEN como en Plan Nacional de Minería, parecen netamente insuficientes para 1985?

El señor SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINEROS (Gallego Málaga): Efectivamente, como dice S. S., los aumentos del capítulo VI tienen lugar en estas partidas, que ha expresado, de la Dirección General de Minas, que también depende de mi Secretaría General. Lo que hay, sobre todo en los presupuestos de este año de la Dirección General de Minas, respecto a los de años anteriores, es un mayor desglose, la aparición de un número de programas especificados y detallados más amplios que en años anteriores, que tratan de dar una mayor clarificación a partidas que antes aparecían en conceptos más generales, mientras que este año aparece un desglose de programas mucho más detallado y con unos objetivos y finalidades específicos establecidos. En los programas a que se refería S. S. antes —por ejemplo, el del desarrollo del carbón— hay una cifra de 136 millones de pesetas, que tiene un aumento sensible respecto al año anterior, si bien el año anterior no se llamaba así exclusivamente la partida y estaba integrada dentro del conjunto de PEN-carbón. Pero hay un aumento muy importante en concreto, por estimación del 27 por ciento en la de carbón y del 35 por ciento en la del resto de los minerales. Con esto lo que se pretende es una actuación que permita conseguir en las diferentes cuencas de carbón que la explotación se haga de acuerdo con las reservas existentes o se mejoren los conocimientos disponibles sobre las reservas, se hace la investigación derivada de los problemas que pueda haber en cada cuenca, por ejemplo, la mecanización que se trata de promover en las cuencas de hulla y antracita de León y Palencia; por ejemplo, los problemas de contaminación

del azufre, en el caso de la cuenca de Teruel; todo eso lleva a que se pretendan abordar algunos programas conjuntos que abarcan desde la profundización en el conocimiento de las reservas hasta asegurarse que la explotación se hace en condiciones de no perturbación del medio ambiente, y para estos fines fundamentales es para lo que existen estas dotaciones que han aumentado este año respecto a años anteriores, aunque, en todo caso, las dotaciones globales de la Dirección General de Minas continúan este año la tendencia de reducción que se ha venido practicando desde 1983. Puestas en pesetas constantes de 1985, las dotaciones de la Dirección General de Minas tuvieron su máximo en 1982, con 14.940 millones de pesetas; esa cifra ha sido el máximo. A partir de entonces se ha ido reduciendo a 11.691 en 1983, 10.295 en 1984 y 9.600 en el presente año, porque de lo que se trata es de hacer una ayuda y un fomento de la minería, que se considera que es necesario, porque muchas veces las empresas no tienen la dimensión suficiente para que puedan abordar por sí mismas los programas, como puede ser el de conocimiento de reservas o de desarrollo de la investigación, por falta de suficiente capacidad. Lo que se quiere hacer es una ayuda mucho más selectiva y, por tanto, sólo en los casos en que se justifique que la aplicación de las partidas se destina a unos objetivos que se especifican previamente y que luego se controlen se darán dichas consignaciones. Por todo ello, hay una reducción de la cuantía global dentro de esa Dirección General.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Secretario General.

Le hago ahora la pregunta que le había expuesto anteriormente al señor Subsecretario del Departamento de Industria y Energía, y que me remitió a usted.

La baja de 150 millones de pesetas en las subvenciones destinadas al transporte de hulla coquizable ¿a qué se debe?

El señor SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES (Gallego Málaga): La producción de carbón, tanto térmico como coquizable, es la misma, puesto que se extrae de las mismas minas, en las mismas capas, y se diferencia luego este carbón, posteriormente, en el proceso de lavado. El carbón coquizable lo que se hace es lavarlo hasta reducir las cenizas, pero ese mismo carbón, si no se lavara, podría utilizarse también para centrales térmicas. Lo que sucede es que ahora mismo existe en todo el mundo excedente, tanto de carbón térmico como de carbón coquizable.

En cuanto a la remuneración a los mineros, existe un mínimo que es común, fijado por las fórmulas de precios y, luego, en la medida en que el carbón coquizable tiene un precio superior, figura específicamente la partida de subvención al carbón coquizable, al transporte, y otra partida mayor, que este año ha quedado reducida a 2.000 millones de pesetas, para cubrir la diferencia de precios y no transmitir a la siderurgia ningún hándicap y ponerla en circunstancias de recibir las materias primas en condiciones de igualdad con la siderurgia europea. Por ello, esa subvención complementaria se establece en base a la diferencia del precio nacional con el existente en la Comunidad Económica del Carbón y del Acero.

Lo que sucede es que, como hay que llegar a un equilibrio entre el ahorro de divisas —que se consigue no importando más carbón coquizable; de hecho, se importa en gran cuantía; me parece que la producción nacional de hulla coquizable es del orden de un millón y medio de toneladas y el consumo es aproximadamente del doble—, hay que hacer un equilibrio, como decía, entre el ahorro de divisas que se consigue y el coste de la subvención que se aplica y, en la medida en que no hay dificultades ahora mismo de aprovisionamiento exterior de hulla coquizable y, en todo caso, el proceso de lavar o no lavar el carbón para destinarlo a térmico o siderúrgico es un proceso que puede ser alterado en cualquier momento, es por lo que este año se ha reducido algo más la cantidad de subvención destinada al carbón coquizable, aunque, finalmente, la cuantía total podrá irse precisando a lo largo del año, según evolucionen los aprecios relativos, y quizá también pueda efectuarse a lo largo del año algún tipo de previsión en relación con las divisas ahorradas, si se contemplan éstas dentro de un marco más amplio, como, por ejemplo, el de conservación de la energía, si se van a hacer y se tiene éxito en ir logrando acciones de conservación de la energía que consigan un mayor ahorro de divisas por no importación de crudos de petróleo, quizá eso podría justificar dedicar a ello determinadas partidas, que, en cambio, diera lugar a una mayor producción nacional de hulla coquizable y, por consiguiente, se compensara el balance de divisas a través de este otro fenómeno del ahorro de energía.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Secretario General.

Con relación al incremento que figura en los programas de 1.465 millones de pesetas en subvenciones a minas de Figaredo y La Camocha, para compensación de pérdidas de ejercicios anteriores, y el cumplimiento de las previsiones del contrato-programa de la primera de estas sociedades —me voy a referir a la primera de ellas, la que tiene contrato-programa: Minas de Figaredo—, ¿puede decirnos el señor Secretario General cuál ha sido el grado de ajuste a este contrato-programa en lo que va de 1984 a Minas de Figaredo y cuál es la consignación de subvención que se le asigna a la misma, dado que allí está globalizado con La Camocha, de 2.465 millones de pesetas?

El señor SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES (Gallego Málaga): Las cifras respectivas para Figaredo y La Camocha para 1984 han sido 1.421 millones millones de pesetas y 344, millones de pesetas. Estas cifras van a verse reducidas, en caso de Figaredo, que va a pasar, de la anteriormente mencionada 1.421 millones, a 1.322 millones de pesetas. Sin embargo, en el caso de La Camocha va a aumentar de 344 a 371 millones de pesetas, para el presupuesto del próximo.

En el caso de Figaredo, esto refleja previsiones de mayor cumplimiento y de mejora de la empresa, que está sometida, desde hace años, a un proceso de utilizar al máximo las instalaciones disconexas y dispersas que había heredado la empresa pública de los propietarios anteriores de la empresa, que la mantuvieron, durante los últimos años, en un proceso de no efectuar nuevas inversiones y, por lo tanto, la extracción de carbón se hacía en múltiples talleres, lo cual aumentaba el coste total de extraer carbón. La empresa, ahora, está en un proceso de concentración de labores en un número reducido de talleres y en la realización de las inversiones para profundizar a niveles inferiores. Es un proceso de mayor coste que no se había realizado con anterioridad.

En el caso de La Camocha, en cambio, esta empresa ha tenido, además de las dificultades que tienen todos los yacimientos de la cuenca central asturiana, aunque en este caso esté en Gijón, una avería reciente en el pozo de extracción principal de la mina. Esto ha dado lugar a una paralización con un coste que repercutirá sobre el año que viene, y aunque no se puede decir que la mina estuviera mal mantenida, lo que es verdad es que quizá no se habían hecho las inversiones de reposición necesarias, ya que era un pozo antiguo y, al mantenerlo mejor y empezar a revisarlo, la nueva dirección que hay en la empresa ha visto que había que hacer una parada de mayor tamaño que el previsto y, por lo tanto, unas mayores pérdidas. De ahí una de las causas por las que esta cifra aumenta en el año 85, en el caso de La Camocha, al contrario de Figaredo.

El señor MARDONES SEVILLA: De acuerdo.

La siguiente pregunta, señor Secretario General, se refiere al capítulo VII del Presupuesto, en que en las transferencias a organismos autónomos administrativos observo una sustancial reducción al Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, donde se reduce la transferencia en 766 millones de pesetas. ¿A qué obedece esta reducción tan fuerte en el Instituto, señor Secretario General?

El señor SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES (Gallego Málaga): Lamento no coincidir en las cifras que ha señalado S. S. La que yo tengo es de un aumento de 12 millones de pesetas. Para 1984 tengo una cifra de 90 millones cien mil pesetas, que pasan a 104 en 1985. No tengo, por lo tanto, disminución, sino un ligero aumento en el capítulo VII, de transferencias de capital.

El señor MARDONES SEVILLA: Si nos pudiera mandar alguna nota aclaratoria, porque yo, señor Secretario, estoy leyendo textualmente la Memoria remitida por el Gobierno a esta Comisión, Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía, página 236, que dice: «Transferencias a organismos autónomos administrativos con carácter general. Las transferencias a este tipo de organismos han experimentado una reducción en el presupuesto para 1985, entre las que cabe destacar las efectuadas, aparte de la Junta de Energía Nuclear, al Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, por importe de 766 millones de pesetas.

El señor SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES (Gallego Málaga): Debe tratarse de un error. Estoy comprobando en el original del presupuesto y la cifra que figura en el capítulo VII son los 104 millones de los que hablaba yo. Los 700 millones es una cuantía tan grande que no tiene explicación.

El señor MARDONES SEVILLA: Es que me ha llamado profundísimamente la atención ver esta reducción en el documento oficial de la Memoria que le he leído textualmente.

El señor SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES (Gallego Málaga): Quizá sea una errata en la redacción de la Memoria. Los datos no son ésos.

El señor MARDONES SEVILLA: Si nos lo pudiera aclarar el señor Secretario General o mandarnos los datos a esta Comisión con referencia a esta página 236 de la Memoria, que es la que explicita este concepto, se lo agradecería.

Finalmente, señor Secretario General, con relación al capítulo VIII, se observa que hay también una modificación en la Empresa Nacional ADARO, de Investigaciones Mineras, S. A., para el desarrollo de acciones sectoriales en el interior y el exterior, por importe de 120,2 millones de pesetas.

¿Qué acciones sectoriales, en el interior y en el exterior, son ésas que motivan esa adjudicación presupuestaria?

El señor SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES (Gallego Málaga): Lo que ha habido es un cambio de partida presupuestaria, en la medida que ahora esto figura en el capítulo VII, que son subvenciones de capital, pero no está prevista una reducción, sino el mantenimiento, con modificación, eso sí, de los planes de investigación de recursos minerales y de carbones, que antes se efectuaban mediante la vía del capítulo VIII y ahora se van a desarrollar en las partidas que figuran en el capítulo VII; en concreto, hay una dotación...

El señor MARDONES SEVILLA: Si me permite el Secretario General que le lea, porque es un poco obscuro el párrafo de la Memoria. Dice: «Capítulo VIII. Dentro de este capítulo cabe destacar, fundamentalmente, el crecimiento experimentado en las aportaciones a Construcciones Aeronáuticas, S. A. (CASA), para el desarrollo del Airbús, por importe de 335,7 millones de pesetas, dejando de figurar» (no hay coma, ni otro signo ortográfico) «en 1985 los préstamos a la Empresa Nacional ADARO, de Investigaciones Mineras, S. A., para el desarrollo de ac-

ciones sectoriales en el interior y en el exterior, por importe de 1.120,2 millones de pesetas.»

Este es el arranque de la pregunta que le hacía anteriormente que me deja confuso. Pienso que desaparecen 1.120 millones en la Empresa Nacional ADARO, para programas de acciones sectoriales en el interior y en el exterior.

El SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES (Gallego Málaga): Tiene razón S. S., en cuanto a que, efectivamente, en el capítulo VIII, préstamos, desaparece entero y, sin embargo, aparece en el capítulo VII, transferencias, por un importe a estas cifras. Esto se ha hecho así porque se ha considerado que es mejor.

Hasta ahora los resultados que había obtenido ADARO con este sistema de préstamos a empresas privadas o públicas que está teniendo lugar en los últimos años, han sido bastante negativos, en la medida en que no se han encontrado recursos minerales, después de llevar muchos años haciendo planes de investigación. Ha cambiado por completo el enfoque de cómo se va hacer la exploración minera en España; de forma que se va a asignar una cantidad global al Instituto Nacional de Industria, si éste presenta un plan que reúna una serie de requisitos técnicos. Con ese plan se van a establecer unos objetivos para encontrar una serie de nuevos yacimientos y ponerlos en explotación.

Para ello el Ministerio concibe la acción con el Instituto mediante una actuación mixta inicial, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, mayoritario en los primeros años, y el Instituto, que dedicará partidas que provendrán del fondo del factor de agotamiento que tienen sus empresas mineras, de forma que según se vayan descubriendo los nuevos yacimientos, las participaciones de financiación, procedentes de los Presupuestos del Estado, se irán reduciendo y, paralelamente, irán aumentando las que procedan del Instituto, a través de sus empresas. Lo que sí habrá será un mantenimiento de un plan de investigación, con una repercusión progresivamente menor sobre los Presupuestos Generales del Estado.

No hay, en resumen, eliminación de una partida, sino cambio de concepto del capítulo VIII al capítulo VII, sin que se disminuya, en la medida que se considera que en España existen unas expectativas razonables de descubrir nuevos yacimientos minerales.

Esto contrasta, sin embargo, con los resultados claramente insatisfactorios y pobres que se han venido obteniendo tradicionalmente en los últimos años. Por eso hay ese cambio del esquema previsto para abordar la exploración minera.

El señor MARDONES SEVILLA: De acuerdo.

Finalmente, señor Secretario General, dado que hay algunos otros programas de otros Departamentos que tocan el tema de las energías alternativas, dotaciones, subvenciones, auxilios, inversiones para energías alternativas, entre ellos el Ministerio de Agricultura, ¿nos puede informar, por parte de la Secretaria General de la Energía, de las dotaciones correspondientes a 1985 para esta línea de fomento y utilización de las energías alternativas eólica, solar, etcétera?

El señor SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS NIMERALES (Gallego Málaga): Las actuaciones se contemplan a tres niveles. El primero, que no tiene reflejo en los Presupuestos Generales del Estado, es la asignación de los fondos que dedican las compañías eléctricas, y en el futuro también las de petróleo y carbón, a investigación y desarrollo. Este sistema ya está funcionando en el caso de las compañías eléctricas mediante la creación de OFIDE, la Oficina de Coordinación de la Investigación y Desarrollo Electrotécnico, que tiene un Consejo Rector en el que están representadas las empresas eléctricas y el Ministerio de Industria, y no sólamente se hace una asignación de fondos de investigación a proyectos eléctricos, sino también en muchos casos a proyectos de energías alternativas en la medida en que su utilización final pasará a la electricidad. Es, por ejemplo, el caso de la energía eólica o la fotovoltaica, que son en las que están actuando las empresas energéticas. En todo caso, como esto se hace con cargo a un porcentaje de las ventas que dedican obligatoriamente a esta partida, no tiene reflejo en los Presupuestos Generales del Estado.

Hay una segunda partida que sí tiene ese reflejo. Me refiero a la investigación con fondos públicos a través fundamentalmente de la Junta de Energía Nuclear. Aunque el nombre de la Junta todavía no ha podido ser cambiado al de Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas, de hecho la Junta de Energía Nuclear ya ha iniciado un cambio que pensamos acentuar y conpletar en el presente (incluso antes del final del presente ejercicio, antes de 1985), de forma que el peso de la investigación en energías alternativas sea muy superior al que ha venido siendo en el pasado; de hecho, aunque este centro tenía unos objetivos puramente nucleares, ya existían algunas partidas dedicadas a estas nuevas energías.

En concreto, la Junta se va a dividir en una serie de institutos a efectos de investigación. Existe uno de energías renovables, que con respecto a los Presupuestos tiene previsto una absorción de un 14 por ciento de los presupuestos globales, lo cual supone 685 millones de pesetas dedicados a dichas energías renovables.

El señor MARDONES SEVILLA: Pero es investigación, porque este instituto está dentro de la Junta de Energía Nuclear.

El señor SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES (Martín Gallego Málaga): Sí, esto es investigación. Voy a intentar darle a su señoría otro dato. Son 685 millones para ese instituto de energías renovables. Luego hay otras partes de la Junta como, por ejemplo, todas las acciones horizontales de tecnología o de materiales. Por ejemplo, si hay que investigar en silicio fotovoltaico...

El señor MARDONES SEVILLA: Perdóneme, señor Secretario General, yo le pregunto si me puede dar información no sobre inversiones dentro del departamento de investigación sino fundamentalmente qué transferencias se han realizado a entidades para ese programa de energías alternativas y renovables. Si va por el capítulo de transferencias a entidades, por la línea de subvención, o por cualquier otro medio económico de apoyo o de inversión.

El señor SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES (Martín Gallego Málaga): Esta tercera parte a la que se refiere su señoría figura en los presupuestos tanto de la Dirección General de Energía como del IDAE. En la Dirección General de Minas figuran unos presupuestos específicos de subvención a los paneles solares en una cuantía de 8.000 pesetas por metro cuadrado instalado. En concreto esta partida ha aumentado, ya que de 158 millones de pesetas correspondientes al año pasado ha subido a 164,6 en 1985, lo cual supone un 4 por ciento de elevación que, además, se ha desglosado según los distintos receptores: empresas públicas y entes públicos, 20 millones; empresas privadas, 67,7; y familias e instituciones sin fines de lucro, 76 millones de pesetas. Esta es una de las partidas. La otra aparece en el presupuesto del IDAE dentro de las cooperaciones de demostración, puesto que el IDAE no tiene como objetivo investigar en energías renovables, sino aplicar las energías ya en un estado comercial, hacer operaciones de demostración y con ello conseguir una sustitución de productos petrolíferos por estas energías renovables.

Por consiguiente, existe ya dentro del presupuesto del IDAE el Programa 731-E, de fuentes alternativas de energía, en el que se comprenden diversas actuaciones: en primer lugar, minicentrales hidráulicas, para las que ya hay definidos 200 nuevos emplazamientos, 400 centrales a rehabilitar con un total de 10.000 kilovatios y a las que se espera poder financiar con un determinado porcentaje para incentivar el que se hagan. Otro objetivo es el de sustitución de productos petrolíferos por carbón y gas, en el que también hay una serie de instalaciones identificadas de productos petrolíferos; como, por ejemplo, calderas industriales, instalaciones de ecogeneración, por ejemplo, en refinerías y centros químicos importantes.

Por último, también se ha trabajado con energía eólica, respecto a la que existen instalaciones tanto eólicas como solares, que están siendo promovidas y que está previsto que tengan una pequeña ayuda, como subvención. En lo que respecta a energías renovables, también están dentro del IDAE los residuos forestales y agrícolas en los que se espera conseguir una sustitución de 50.000 toneladas de carbón por dichos residuos. *(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)*

El señor PRESIDENTE: El señor Mardones tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Presidente, no tengo más preguntas que formular al señor Secretario General.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Secretario General de la Energía y Recursos Minerales.

A continuación comparece ante la Comisión de Presupuestos del señor Director General de Asuntos Económicos del Ministerio de Defensa. *(El Director General de Asuntos Económicos ocupa un lugar en la Mesa.)*

El señor Director General de Asuntos Económicos del Ministerio de Defensa viene en sustitución del señor Secretario de Estado de Defensa, que se encuentra fuera de España, y del General Jefe del Cuartel General del Ejército del Aire, que se encuentra en maniobras fuera de Madrid.

Tenían solicitada su comparecencia para el primer caso el Grupo Centrista y para el segundo caso el Grupo Popular. Por tanto, podrán interrogar al señor Director General de Asuntos Económicos de la Defensa ambos Grupos.

Por el Grupo Centrista, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: En primer lugar, quiero manifestar mi agradecimiento al señor Director General de Asuntos Económicos de la Defensa por su presencia en esta Comisión.

Mi primera pregunta se refiere a si el aumento de retribuciones del personal, Capítulo 1, que pasa de 265.000 millones de pesetas en 1984 a 299.000 en 1985, lo que supone un incremento del 12,9 por ciento, se debe pura y simplemente a la aplicación de la ley de remuneraciones recientemente aprobada o se incluyen también otros conceptos de aumentos de efectivos numéricos militares. ¿Me lo podría explicar, señor Director General?

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): El aumento de un importe aproximado de 900 millones de pesetas se debe a algunas deficiencias observadas en el Presupuesto de 1984, fundamentalmente en personal laboral al servicio del Ministerio de Defensa. Además, hay 19.240 millones correspondiente a la ley de retribuciones aprobada en este ejercicio y, por supuesto, al 6,5 por ciento de carácter general en el conjunto del Departamento. No se contemplan aumentos significativos de personal. Puede ocurrir que en algún pequeño centro o fábrica haya una reestructuración, pero en las cifras en que nos movemos supone un porcentaje despreciable, ya que son cantidades casi siempre muy pequeñas.

El señor MARDONES SEVILLA: Mi segunda pregunta arranca del principio de que los créditos que se aprueban para el Ministerio de Defensa tienen tres orígenes, que viene a recordar, de alguna manera, la Memoria de los Presupuestos, presentada por el Gobierno, que son fundamentalmente tres grandes epígrafes: el primero de ellos, la Ley 44/1982, referente a las dotaciones presupuesta-

rias para inversiones y sostenimiento de las Fuerzas Armadas; en segundo lugar, el programa plurianual de inversiones públicas; y en tercer lugar, dice la Memoria, otros créditos no incluidos ni en el Ley 44/1982 ni en el programa plurianual de inversiones públicas. Quisiera que el señor Director General me pudiera responder, respecto al presupuesto de inversiones reales, del Capítulo VI, si sabe qué dotación va con cargo a la Ley 44/1982 y cuál con cargo al programa plurianual de inversiones públicas, y si se pueden desglosar, aunque sea porcentualmente o cantidades brutas en pesetas.

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): ¿En el Presupuesto de 1985 y para el Capítulo VI?

El señor MARDONES SEVILLA: Sí, inversiones reales, Capítulo VI.

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Según datos que tengo aquí, el importe procedente de la ley de dotaciones es de 199.385,96 millones, y procedente del plan plurianual de inversiones públicas 8.998,29 millones de pesetas.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Director General, ¿me puede dar la diferencia porcentual de ambos epígrafes, con relación a 1984?

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Lo lamento, ese dato se lo podré enviar, pero no le tengo aquí. Tengo datos relativos al Presupuesto para 1985 pero no al de 1984.

El señor MARDONES SEVILLA: Dado que en la Memoria, en términos generales, se dice que las inversiones reales de su Departamento crecen un 13,4 por ciento, en el Capítulo VI, por supuesto, quisiera saber dónde están los puntos de aplicación de ese incremento, porque según las cifras que tengo aquí la reducción del Departamento en gastos de armamento, me sale a mí, por otro lado, significativa. Es decir, hay una reducción en los Presupuestos Generales del Estado que, según mis cifras, resulta en 121.000 millones de pesetas —estoy hablando en cifras redondas, señor Director General, porque los guarismos del Ministerio de Defensa se nos salen del papel—, frente a 133.000,9 millones, en 1984. Es decir, según esta cifra que yo tengo en mis datos de cálculo, esta reducción desde 133.000,9 millones de pesetas a 121.000,3 millones de pesetas, en números redondos. Y estas reducciones se hacen ya en la aplicación por los Ejércitos de una reducción del 13,9 por ciento en la Armada, de una reducción del 15,9 por ciento en el Ejército de Tierra, y, en cambio, de un incremento del 18,1 por ciento en el Ejército del Aire.

Con relación a esta pregunta, quisiera que me explicara lo primero que le he dicho, porque no me cuadra este incremento del 13,4 con estas reducciones, y que, después, me dijera, ya Ejército por Ejército, dónde se van a efectuar las más drásticas reducciones de sus programas; por ejemplo, qué implica esta reducción en la Armada, en la Marina; qué va a dejar de hacerse, alguna fragata o qué; en el Ejército de Tierra en qué repercute este 15,9 por ciento menos y en el Ejército del Aire en dónde se aplica el incremento del 18,1 por ciento.

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Señor Mardones, en primer lugar, las cifras que yo tengo de comparaciones globales del Capítulo VI entre 1984 y 1985 difieren notablemente de lás cuantías que ha señalado S. S. Según mis datos, lo que sí es cierto es que el crecimiento del Capítulo VI respecto al ejercicio anterior, en el total —es el único dato que tengo aquí—, es del 13,4 por ciento; 13,42 exactamente. Pasa de 183,7 miles de millones a 208,3, con un incremento del 24,6. Después, los Ejércitos, salvo el de Tierra, que disminuye en un 2,6 por ciento, los demás crecen, tanto la Armada como el Ejército del Aire, en datos que tengo a la vista y que puedo pasar a S. S. si lo cree conveniente. En concreto, la Armada crece en el 1,97 por ciento y el Ejército del Aire en el 49,46 por ciento. Esas son las cifras de los resúmenes que figuran en el proyecto de Presupuestos, publicado por el «Boletín» de esta Cámara.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Director General, yo tengo aquí estas otras cifras y cuando usted ahora me está hablando de estas inversiones para el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire no sé si está teniendo en cuenta solamente las cifras de los programas 213-B, 213-C y 213-D, que son para potenciación y modernización de los tres Ejércitos.

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): No, estoy teniendo en cuenta el total del Capítulo VI, por los servicios que se refieren a cada uno de los Ejércitos. En concreto, en la clasificación orgánica, que es de la que tengo resumen, porque es la más detallada, figuran en el órgano central los servicios 1 al 9, ambos inclusive; en Ejército de Tierra, 10 al 14 (y en el año pasado el 97, que ha sido eliminado y ya no existe en la actualidad); en la Armada del 15 al 19 (y en el año pasado el 98), y en el Ejército del Aire del 20 al 23 (y en el año pasado el 99).

En cuanto a los programas concretos, lo que puede haber es alguna pequeña distorsión por la nueva clasificación de programas, que, como sabe S. S., han cambiado en 1985 respecto a 1984. Es distinta la clasificación de programas, por acuerdo de los Ministerios de Hacienda y Defensa, y esto puede haber producido algunas distorsiones en el contenido de los programas.

Los datos que le he ofrecido en el Capítulo VI son globales de inversiones, y, por tanto, entiendo que más comprensivos y más válidos para comparaciones.

El señor MARDONES SEVILLA: Con las cifras que hemos hablado antes, señor Director General, respecto a los Capítulos VI y VII que es en verdad donde están las dotaciones presupuestarias que van por vía de la Ley 44/1982... *(El señor Director General hace signos negativos.)* Lo tengo aquí, señor Director General.

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Sí, perdón por la interrupción gestual. La ley de dotaciones cubre tanto los Capítulos VI y VII como, evidentemente, el Capítulo II, que es para sostenimiento.

El señor MARDONES SEVILLA: Es que yo me estoy centrando en inversiones. Tengo aquí el desglose de la Ley 44/1982, que en el Capítulo I son 25.000 y pico millones de pesetas, y en el II, 95.584; pero me voy a los Capítulos VI y VII, dado que son los que vuelven a tocar el programa plurianual de inversiones públicas. Como el único sitio donde son simultáneos en aplicación presupuestaria del Ministerio de Defensa es en los Capítulos VI y VII, que en la Ley 44/1982, se dota al Capítulo VI, para 1985, con 199.417 millones de pesetas y el programa plurianual de inversiones públicas con 8.967 millones de pesetas, y el Capítulo VII está dotado en la Ley 44/1982, con 3.203 millones de pesetas y en el PPIP con 4.513 millones de pesetas, coinciden nuestras cifras.

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): No las del Capítulo VI, procedente de la ley de dotaciones, que según las mías son 199.385,9, es decir, 199.386, redondeando.

El señor MARDONES SEVILLA: Yo le estoy leyendo las cifras oficiales de la Memoria. No me invento el número y no sé qué cifra tendrá razón, para ajustarlas y que haya pulcritud de conocimiento de lo que se afirma, pero tampoco tendría mayor importancia en este momento lo que yo planteo, porque en estas cifras esta diferencia suena a calderilla. Están contemplados programas no solamente de potenciación y modernización de los Ejércitos, sino también de apoyo logístico, y, a raíz de esto, le hago la siguiente pregunta: el Ministerio de Defensa es uno de los Ministerios —por no decir el principal Ministerio— que tiene mayor número de programas en la ejecución de su presupuesto, con relación a otros Ministerios de gran gasto inversor, como pueden ser Obras Públicas y Urbanismo o Agricultura, por poner unos ejemplos. La pregunta que yo le hago, señor Director General en primer lugar, y para futuros Presupuestos o acaso para la orientación de nuestras enmiendas. ¿No sería posible la refundición de programas? Porque aquí nos perdemos en el análisis de las cifras, en la selva o bosque de programas que trae el Ministerio de Defensa. Se podrían refundir programas de potenciación y modernización del Ejército con programas de apoyo logístico, sobre todo, dado que tenemos nada menos que ocho programas de apoyo logístico. Me parecen excesivos, no sé el juicio del señor Director General; excesivos en sí los apoyos logísticos, los programas. Habría que pensar en la posibilidad de refundición, para racionalizar la comprensión de los presupuestos, porque no quiero hacer ningún daño, que no lo conseguiría por la reducción del voto aritmético, a los presupuestos del Ministerio de Defensa, pero sería conveniente esa refundición para una mayor objetividad y racionalidad de los presupuestos del Departamento. Esta es la pregunta que le hago.

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Probablemente, para una comprensión mejor y una comparación de datos fuese más fácil refundir los programas; sin embargo, para la adopción de decisiones en el seno del Ministerio y para ofrecer decisiones alternativas posibles al Gobierno, nos ha parecido conveniente, como mínimo, esta clasificación de programas, puesto que en muchos casos son perfectamente intercambiables.

Debo señalar a S. S. que por debajo de esta clasificación en programas existe una cantidad que se puede multiplicar aproximadamente por seis el número de unidades de decisiones, que nosotros llamamos subprogramas en el ministerio y que son la auténtica base de confección del presupuesto. Lamentablemente, la actividad del Ministerio de Defensa, como órgano central más tres Ejércitos distintos, muchas veces con objetivos que pueden cubrirse de diversas formas, exige, dentro de la falta global de recursos en la coyuntura económica actual, decidir dónde se aplican los fondos, y cuanto más globalizamos los programas más dificultades tenemos para tomar una decisión que se adecue debidamente a las necesidades.

Yo no veo inconveniente en refundir por simple suma, por ejemplo, los programas de potenciación y modernización con los de apoyo logístico, que, efectivamente, sirven cada uno de llos o por pares, a un mismo Ejército; sin embargo, para la decisión me parece mucho más oportuno mantener esta distribución en programas. Me gustaría señalar que en otros Ejércitos que hemos comparado es aproximadamente, como mínimo, esta dispersión programática la que tiene lugar para confeccionar los presupuestos.

El señor MARDONES SEVILLA: Los presupuestos del Ministerio de Defensa tienen la peculiaridad, con relación a otros Departamentos ministeriales, de que en él estamos manejando imperativos de dotación presupuestaria cuyo origen, como antes he señalado, está en la Ley 44/1982. Este es un tipo de ley que no tienen otros Departamentos que se rigen por las dotaciones que se hacen a través del programa plurianual de inversiones públicas (PPIP). Esta dotación que aparece aquí con cargo al PPIP, con 13.480 millones de pesetas, ¿se debe a que resultan insuficientes los recursos presupuestarios que implica e impone la Ley 44/1982? Me llama la atención, porque parecería más racional que no tuviera que tener nada que ver el Ministerio de Defensa con el PPIP, sino guiarse simplemente con la Ley 44/1982 para sus dotaciones presupuestarias. Yo diría que, rigiéndose por dicha Ley sería

innecesario recurrir al programa plurianual de inversiones públicas.

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Cualquiera de las dos soluciones —y esto es sólo una opinión personal— sería válida. Yo lo que puedo decir a S. S. cuál es el origen de las inversiones que se dotan con cargo al plan plurianual de inversiones públicas y la razón que entiendo ha sido invocada o utilizada para hacerlo de esta forma peculiar.

Dentro de las dotaciones de la ley del mismo nombre están aquellas inversiones que son típica y directamente aplicables a la Defensa en sentido estricto; y, dentro de las dotaciones del plan plurianual de inversiones públicas, aparecen aquellas otras inversiones que, si bien sirven a la Defensa, no lo hacen en forma tan directa sino indirectamente, y que pueden compararse mejor con el resto de las inversiones que tienen lugar en el conjunto de la Administración española. Por ejemplo, cuando nosotros vamos a la construcción de un centro de educación física y deportes parece más oportuno compararlo con el conjunto de centros del mismo tipo que tienen lugar en otros Ministerios que con las propias dotaciones de Defensa; entonces, se comparan y se toma las decisiones en el Comité de inversiones públicas del plan plurianual de inversiones públicas. Cuando se decide la adquisición de medios para el SAR, de los aviones y helicópteros de salvamento, búsqueda, socorrismo, etcétera, por no ser directamente aplicable a Defensa —aunque en determinados casos pueden ser útiles y deben estar y así están en todos los países, en Defensa— se utiliza el plan plurianual de inversiones públicas para tomar las decisiones, puesto que son medios que pueden perfectamente compararse con otras dotaciones. Algo parecido ocurriría con hospitales y medios de este tipo. De ahí surge, ha surgido históricamente, la dotación de inversiones en el Ministerio de Defensa del plan plurianual de inversiones públicas, mientras que la adquisición de carros de combate no es fácil compararla con otras adquisiciones de otros Ministerios y, por tanto, aparece dentro de la ley de dotaciones.

Esto es lo que puedo señalarle; no sé si satisfago su pregunta.

El señor MARDONES SEVILLA: Sí, muchas gracias.

Con relación a lo que había indicado antes de las diferencias —aunque no coinciden las cifras que maneja el señor Director General con la que yo tengo aquí— entre 1984 y 1985 de los presupuestos que se asignan para gastos de armamento en la Armada, en el Ejército de Tierra y en el Ejército del Aire, de cualquier manera, veo que la diferencia está en la Armada, que, para mí, se reducen y para el señor Director General —según he entendido antes— aumentan y sólo en el Ejército de Tierra disminuyen. En lo que sí coincidimos plenamente es en cuanto al aumento, aunque no en términos porcentuales, del Aire. Bien; me voy al Programa 212-C, del Ejército del Aire. Quisiera preguntar al señor Director General si en ese Programa 212-C, de Fuerzas Operativas del Ejército del Aire, o acaso en el 213-D, de Potenciación y modernización del Ejército del Aire, hay consignaciones presupuestarias para la compra de aviones de combate o uso del Ejército del Aire.

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONÓMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Sí, por supuesto.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Hay alguna imputación ahí al FACA?

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Sí, por supuesto.

El señor MARDONES SEVILLA: Entonces, ¿de cuánto es?

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): La imputación al Programa FACA en este presupuesto de 1985, globalmente, es de 8.191,32 millones de pesetas.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿En qué programa lo tiene usted, señor Director General?

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): No tengo el dato en este momento, pero entiendo que la totalidad debe estar en el de Potenciación y modernización, dadas las características del programa, pero le puedo enviar el dato; aunque esta cifra global, dividida en tres partes...

El señor MARDONES SEVILLA: No me sale; por eso se lo preguntaba. A mí en el programa de Potenciación y modernización, del Ejército del Aire no me salía.

Le digo esto porque el señor Ministro de Defensa, en una de las comparecencias en la Comisión, con un criterio que a mí, personalmente, me parecía acertado, planteó hace meses la idea que tenía de la racionalización de los presupuestos de Defensa, donde muchas veces nos perdíamos al buscar cuál era la asignación presupuestaria a un solo programa; por ejemplo, en la construcción de una fragata en un programa aparecía la construcción del casco; en otros, la maquinaria de ese barco; en otro, el armamento; en otro, la lectrónica del buque. Estábamos como en un laberinto para encontrar al final cuál era el coste de inversión de una fragata de ese tipo. Por eso pensaba que con ese criterio, que me parece razonable y sensato, iba a venir aquí de una manera más clarificada, pero no lo veo, no encuentro que se haya aplicado aquí ese criterio, tan racional para todos. Por eso le preguntaba con relación a este caso concreto de las Fuerzas del Aire, como lo hubiera podido preguntar para Marina. Lo pregunto en cuanto al Ejército del Aire, sobre todo

por las inversiones que implica la compra de los F-18 del Programa FACA. Quería encontrarlo por su referencia en los presupuestos por programas, ya que está diciendo el Gobierno que estos presupuestos por programas nos permiten racionalizar y encontrar la asignación concreta de las cifras. Vuelvo a decir que en potenciación y modernización del Ejército del Aire no encuentro unas cantidades significativas acorde con los miles de millones de pesetas que cuesta la compra de aviones.

Para no quitar más tiempo a la Comisión, si nos lo puede mandar, se lo agradecería, señor Director General.

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Si, lo enviaré.

El señor MARDONES SEVILLA: Pues, por mi parte, no tengo nada más que preguntar. Muchas gracias.

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

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Director General, ¿cuántos aviones y de qué tipo tiene el Ministerio de Defensa capaces de ser utilizados en viajes, tanto oficiales como particulares, de las diferentes personalidades del Gobierno español? Me refiero al Mystère, DC-8 y quizá algunos helicópteros.

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrígo): No tengo el dato, que es puramente técnico. Puedo decirle de memoria que hay dos DC-8 en este momento, que hay un número de Mystère, que no recuerdo ahora mismo, y no quisiera equivocarme al darle la cifra, y también hay un número de helicópteros «Super-Puma», que no recuerdo en este momento. Pero puedo enviarle los datos; es algo que no he traído en la documentación.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Se lo agradecería.

¿Podría decirme, aunque lamentablemente también es una pregunta técnica, cuál es el costo, por ejemplo, del Mystère, bien por hora de utilización, bien por vuelo, bien por «handling», bien por dietas de tripulación, bien por derechos de aterrizaje y despegue, no sólo en aeropuertos nacionales sino extranjeros, cuánto por combustible, mantenimiento del avión, amortización? Más o menos, ¿tiene idea el señor Director General de esta cifra?

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): No. No tengo esos datos, son también de carácter técnico y es difícil memorizarlos. No, no tengo documentación.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Si no le sirviera de molestia, ¿podría enviar a este Diputado esos datos?

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Con mucho gusto.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Director General, insisto en la pregunta: recientemente el Secretario de Estado de la Presidencia del Gobierno dijo en este Congreso que los viajes particulares del Presidente y de su familia los pagaba de su dinero particular. Aunque no ha podido indicarme el costo de utilización del Mystère, que es el que creo que utiliza con más frecuencia, me refiero a los viajes particulares, ¿podría indicarme a qué partida presupuestaria van cargados los reembolsos que se hacen como consecuencia de estos viajes, cuál es el procedimiento habitual que utiliza Defensa para la factura de este tipo de servicios, qué había consignado en el Presupuesto de 1984, tanto en gastos como en reembolsos, qué hay en el presupuesto de 1985, y en qué partida se especifican esos datos que estoy preguntando?

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): La respuesta no puede ser tan concreta como la pregunta; lo lamento pero no tenía pensados esos datos como preguntas presupuestarias.

El procedimiento que se sigue sí puedo narrárselo con un cierto detalle. En las peticiones de aviones, helicópteros y medios de transporte para autoridades, habitualmente por la autoridad o por el servicio que solicita la utilización de esos medios se envía, por un acuerdo de Consejo de Ministros de hace unos tres años, un certificado de existencia de crédito; es decir, un compromiso de pagar el importe aproximado, según las tarifas que están perfectamente establecidas por el Ministerio de Defensa y que cada año se circulan a las autoridades que habitualmente utilizan estos medios para establecer, aproximadamente, cuál va a ser el coste del viaje, habida cuenta de la previsión del mismo. Esto nos garantiza habitualmente el cobro de los importes.

Dichos certificados de existencia de crédito establece el propio acuerdo del Consejo de Ministros que se hagan contra los créditos habituales de transporte en el Ministerio u organismo autónomo de que se trate; e, inmediatamente después de realizado el viaje, se cifran exactamente las cuantías por combustible, por tripulación, por amortización del aparato, etcétera, se decide cuál es la cifra exacta, y se liquida la diferencia a favor o en contra por el importe que tenga lugar.

Normalmente, en los últimos tiempos se están cobrando esos importes, si bien tenemos algunas facturas atrasadas, anteriores a ese acuerdo del Consejo de Ministros, y precisamente esas facturas atrasadas fueron las que motivaron el acuerdo del Consejo de Ministros para evitar estas distorsiones; y únicamente suelen quedar algunas pequeñas partidas, fundamentalmente de organismos un tanto ajenos al aparato de la Administración española, por ejemplo, a veces, Cruz Roja, determinados hospitales que tienen servicios urgentes y que, dada la

urgencia, no se puede pedir el certificado de existencia de crédito porque hay que atender inmediatamente al servicio que se solicita, y a veces hay dificultades para el cobro posterior. En los demás casos, se viene cobrando habitualmente.

En cuanto a los créditos registrados o consignados para la atención, no están unificados en un programa de servicios al exterior, ya que todos estos aparatos, además de servir a viajes de autoridades, también sirven a determinadas funciones típicas del Ejército del Aire e incluso de los otros Ejércitos. Estos aviones, en determinadas ocasiones, son los que hacen el transporte de objetivos para artillería de costa o para la Armada, etcétera, para que puedan hacer sus pruebas y ejercicios. Por otra parte, la clasificación del gasto se hace en forma económica; es decir, hay combustible, hay personal, hay amortización, hay toda una serie de gastos en los que se incurre realmente. Esa es la clasificación de que disponemos y que yo podré enviarle, pero no la temgo aquí tampoco.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Sí, le agradecería me la enviara, así como creo haber escuchado que hay unas tarifas perfectamente establecidas. ¿Podríamos tener conocimiento de esas tarifas?

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Sí.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: En su respuesta se ha referido casi fundamentalmente, o casi exclusivamente, a la existencia previa de unos certificados de crédito, y he querido entender que se refería casi fundamentalmente a viajes oficiales. En el caso de viajes particulares, ¿cómo vienen a actuar ustedes?

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Nosotros desconocemos, cuando se pide un servicio por una autoridad, si el viaje es particular u oficial. Recibimos la petición de un avión, y la autoridad que va a utilizarlo, y no sabemos, no tenemos por qué saber, en principio, si el viaje es particular u oficial. Viene el certificado de existencia de crédito, viene la consignación o viene el dinero. Desconocemos otros datos, como es natural.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Y en qué partida presupuestaria hacen el reembolso de ese dinero?

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): El reembolso, inmediatamente de producirse el reintegro, se ingresa en el Tesoro, es decir, el importe que recibimos se ingresa en el Tesoro, y a continuación se pide reintegro al presupuesto en las cuantías que originaron el gasto. El desglose que se ha hecho para calcular el coste del servicio, combustible, personal, etcétera, vuelve a los créditos presupuestarios que originaron el gasto en su momento. Es una petición habitual dentro del Ministerio; cada cierto tiempo pasamos un expediente de reintegro de créditos al Ministerio de Hacienda, se autoriza por el Consejo de Ministros y vuelve al presupuesto, incrementando las dotaciones de los créditos correspondientes.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias. Recientemente también el Portavoz del Gobierno, señor Sotillos, indicó que no se subvencionaba a periodistas en los viajes en que acompañaban, en general, al Presidente, los billetes y gastos de estos desplazamientos. La pregunta vuelvo a hacerla similar a la anterior: ¿Cuál es el procedimiento que utiliza el Ministerio de Defensa a estos efectos?

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Desconozco totalmente ese dato, nunca se me ha planteado; lo siento.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: El Ministerio de Defensa, por ejemplo, imagino yo, tiene unas tarifas establecidas para un DC-8 de los dos que tiene de la Fuerza Aérea Española. Y esas tarifas están repartidas por todos los Ministerios y los diferentes organismos de la Administración las conocen suficientemente. Entonces, un organismo de la Administración, el que sea, contrata un DC-8 con ustedes, ustedes prestan el servicio, y le facturan globalmente a ese organismo de la Administración. Y ustedes se desentienden completamente, reciben el reembolso del dinero por la vía presupuestaria correspondiente, lo ingresan en el Banco de España, y piden automáticamente la detracción de los gastos.

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Exactamente, ese es el procedimiento. Nuestro presupuesto no está calculado para el número de viajeros, que obviamente nos es desconocido. Es en cada presupuesto ministerial donde aparecen los gastos de viajes que van a hacer, tanto en medios del Estado como en otros.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Y la cuenta, a lo largo de 1983, 1984, en lo que llevamos, y prevista para 1985, ¿la van teniendo equilibrada?

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): No me atrevo a decir si está equilibrada porque no oculto que permanentemente estamos presionando para que algunas facturas que se atrasan nos vayan siendo pagadas. Pero lo que sí de memoria ahora recuerdo es que las facturas o el importe fuerte de las facturas es anterior a este acuerdo del Consejo de Ministros, que disciplina la forma de utilización de los medios de transporte del Ministerio de Defensa, y que es en el que tene-

mos dificultades para cobrarlo, porque son ya muy antiguas. Ultimamente no se están produciendo grandes distorsiones, si bien alguna existe siempre porque todos los meses estamos reclamando que nos paguen algunas facturas que se atrasan.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Considera normal el señor Director General que una autoridad del Estado haga una petición de un DC-8, de un Mystère o de un Super-Puma para un viaje particular?

El señor PRESIDENTE: Señor Trillo, esa pregunta no es presupuestaria.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracías, señor Presidente, la retiro.

Finalmente, ruego al señor Director General que por favor nos envíe esos datos de costos y de tarifas de los DC-8, de los Mystère y de los Super-Puma.

El señor DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS ECONOMICOS DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Palacios Rodrigo): Le serán enviados.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Director General.

Ruego al señor Presidente del IRYDA suba al estrado. *(El señor Presidente del IRYDA ocupa un lugar en la Mesa.)*

El señor Presidente del IRYDA ha sido citado a petición del Grupo Centrista. El señor Mardones tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente. Agradecemos la presencia en esta Comisión al señor Presidente del Instituto Nacional de Reforma y Desarrollo Agrario. Mi primera pregunta arranca de una notificación que se hace en la Memoria del Presupuesto para 1985 que nos ha remitido el Ministerio de Hacienda, donde en los Capítulos 6.° y 7.° del Departamento de Agricultura, en las transferencias que se realizan de la Administración Central del Estado a las instituciones del organismo autónomo que usted preside, se dice que hay una variación en el Instituto de Reforma y Desarrollo Agrario, para el desarrollo de sus programas, de menos 9.102,7 millones de pesetas. ¿A qué se debe, señor Presidente, esa reducción tan fuerte y qué programas o acciones de las que tiene encomendadas el Instituto van a sufrir menoscabo y repercusión a causa de esa reducción? Es mi primera pregunta.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE REFORMA Y DESARROLLO AGRARIO (Botella Botella): Señoría, el Presupuesto del IRYDA en concreto se refiere a los Capítulos 6.° y 7.°, y registra en el año 1985 respecto a 1984 una variación que viene disminuida por el efecto del proceso de transferencias, concretamente el referido a Andalucía. En tal sentido, quisiera decir que para una inversión global del año 1984, suma del Capítulo 6.° de 48.075,9 millones de pesetas, se pasa al Presupuesto del Ministerio de Agricultura, 39.576,5 millones de pesetas. Pero si se le agregasen las consignaciones correspondientes a las transferencias del Capítulo 6.°, que se incluyen en el fondo, ascendería a 46.000 millones de pesetas.

En ese sentido hay un comportamiento distinto según los programas, que es el que detallo a continuación. En primer lugar, en el programa de reforma de las estructuras y desarrollo rural hay un incremento de inversión prevista —si se tiene en cuenta la de la inversión de la Comunidad Autónoma a que he hecho referencia— del 4,2 por ciento. En materia de regadíos hay una disminución del 5,8 por ciento. Estos son los dos programas básicos de la actividad del IRYDA, que conoce S. S. También hay una disminución de unos 1.100 millones de pesetas en materia de atención a riesgos y daños catastróficos, donde gran parte de la atención presupuestaria ha pasado con cargo a la Sección 31, y no figuran en el Presupuesto del IRYDA las últimas inundaciones.

Estos son los elementos fundamentales de la variación presupuestaria en el ejercicio 1985 respecto a 1984.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Me podría decir el señor Presidente del IRYDA cuál es la dotación para la adquisición de tierras de que va a disponer el Instituto en 1985 y, con relación a los Presupuestos de 1984, cuál ha sido la superficie total de tierras adquiridas por el Instituto?

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): La disposición de tierras está incluida en el concepto 631 y asciende a 885,5 millones de pesetas. Esto en cuanto a la primera parte de la pregunta.

En cuanto a la adquisición de tierras en 1984 ascienden a unas 7.000 hectáreas. Queda por finalizar el ejercicio y este es un dato de previsión, pero todo nos indica que vamos a alcanzar unas 7.000 hectáreas. Para 1985 se prevén unas 2.900 hectáreas. Es obvio que gran parte de la adquisición de tierras la realizaba el IRYDA en Andalucía y este concepto ha pasado dentro del Fondo, de acuerdo con las normas del decreto de transferencias, a la competencia y ejecución de la Comunidad Autónoma.

El señor MARDONES SEVILLA: Con relación al programa 531 A, Reforma de estructuras agrarias y desarrollo rural, se dice en los objetivos que acompañan a la documentación que nos ha remitido el Gobierno que la superficie concentrada en hectáreas para 1985 asciende a 103.000 hectáreas. ¿Cuántas hectáreas se han concentrado con cargo a los Presupuestos de 1984, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): Aún no se ha terminado de concentrar, pero la previsión estimada para 1984 es de 120.549 hectáreas, directamente realizadas por el Instituto, lo que indica un aumento del 50 por ciento en materia de concentración parcelaria sobre los niveles en que se actuaba en 1982, en el marco de la política del Ministerio de Agricultura —que cumple

el IRYDA como organismo ejecutor— de fomentar y reforzar las actuaciones parcelarias.

El señor MARDONES SEVILLA: Entonces, señor Presidente, ¿por qué se produce esa reducción tan sustantiva en el programa de 1985 a 103.000 hectáreas?

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): Ello es debido, en parte, a las transferencias, y, en parte, porque esa es la cifra que se establece como marco de referencia, ya que no sólo es la concentración parcelaria, como conoce S. S., una de las líneas de actuación del programa que usted cita, el 531 A, sino que también están las zonas de ordenación de explotaciones y las actuaciones de otras líneas de reforma de las estructuras y desarrollo rural.

El señor MARDONES SEVILLA: Con relación al programa 532 A, Transformación en regadío, se señala el objetivo de realización de las obras de infraestructura necesarias para la transformación de 29.615 hectáreas de regadío por el Estado. Le pregunto: ¿esas 29.615 hectáreas que el programa adjudica al Estado están contempladas en las hectáreas de infraestructura básica de regadíos que incluye el programa correspondiente a la Dirección General de Obras Hidráulicas del Ministerio de Obras Públicas? ¿Puede decirme el señor Presidente, de la puesta en riego de hectáreas en sus programas para 1985, cuál es la cantidad que se compromete a realizar el IRYDA?

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): Exactamente existe una coordinación entre el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Agricultura, a través del IRYDA, en materia de regadíos. Esta actuación es de la competencia exclusiva del IRYDA, en coordinación con el Ministerio de Agricultura.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Cuál ha sido la realización de hectáreas puestas en riego en 1984, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): El año 1984 aún no ha terminado, pero se estima que serán unas 45.000 hectáreas.

El señor MARDONES SEVILLA: Bien, 45.000 hectáreas, frente a 29.000 que se estima realizar en 1985.

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): Exactamente, según el proceso de transferencias y la actividad en regadío. Quisiera decirle que en el marco de la racionalización de regadíos hay tres líneas de actuación, como S. S. conoce. Una es la expansión de regadíos, otra es la mejora de los regadíos antiguos, y otra es el estímulo a la iniciativa privada.

Si usted analiza la estructura presupuestaria del programa de regadíos, observará que la dotación para mejora de regadíos, para que funcionen los regadíos, es de un 20 por ciento. El estímulo al ahorro de agua, es decir, a que funcionen bien los regadíos privados, es el 15 por ciento, y, en cambio, hay una baja en la expansión de regadíos. Esta baja no debe interpretarse para todo el territorio peninsular. Así, por ejemplo, se proyecta ampliar regadíos en Aragón y en Andalucía, porque hay agua y es posible hacer regadío, mientras que tenemos que racionalizar y no seguir con la inercia de poner más regadíos en la Comunidad valenciana o en Murcia, cuando las dotaciones de recursos de agua son francamente limitadas. Es un proceso de racionalización, que S. S. conoce que se ha introducido en los últimos años y que tiene su reflejo presupuestario.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Qué estimación tiene en los objetivos de su Instituto, señor Presidente, la mejora —no la realización de obras de infraestructura que antes he dicho— de regadíos en 1985?

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): 2.500,3 millones de pesetas, frente a los 2.101,2 del año anterior.

El señor MARDONES SEVILLA: Por hectáreas, por favor; se lo pedía en hectáreas.

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): Su señoría sabe que la cifra en hectáreas no es representativa, porque en una mejora de regadíos como, por ejemplo, la que estamos haciendo en Guadalcacín, en el seno de Andalucía, conjuntamente con la Junta de Andalucía, se le podrían dar muchos miles de hectáreas, porque el canal donde se hace la mejora afecta a muchos miles de hectáreas, pero lo que vale es la inversión. Uno de los objetivos podría ser invertir en mejora de la canalización de acequias. En este caso, la hectárea sería distorsionante, y, a mi juicio, no es una información adecuada. No valoramos en materia de hectáreas, sino proyectos específicos de redes de canales.

El señor MARDONES SEVILLA: Entonces, señor Presidente, en la próxima convocatoria aclararemos por qué se ha puesto como objetivo a cumplir 33.600 hectáreas para mejora de regadíos por la acción del Estado. Lo digo a efectos comparativos del grado de eficacia de la actuación del Instituto, sobre todo la presupuestaria, que es en lo que más nos interesa. Es decir, saber si las dotaciones presupuestarias responden a los objetivos que pueda haberse trazado el Instituto, para que en esta Comisión se tenga la mejor concordancia posible, salvo disposiciones del Departamento de Economía y Hacienda, en cuanto a recortes presupuestarios, aunque nunca en cuanto a las enmiendas de esta Comisión, que no van por ahí, sino todo lo contrario; al menos las mías van a lograr la mejor potenciación de los recursos económicos del Instituto dada la importancia del efecto económico inductor de sus inversiones.

Paso seguidamente, señor Presidente, a solicitar su información de la suficiencia o insuficiencia de las dotacio-

nes del Instituto con relación a los créditos para 1985; incluso si va a tener línea de crédito subvencionado en algún convenio con el Banco de Crédito Agrícola. Quisiera que nos lo explicara el señor Presidente.

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): De aprobarse los Presupuestos, existen dotaciones de inversión para actuaciones con créditos subvencionados. En tal sentido, se han hecho gestiones tanto con las Cajas Rurales como con el Banco de Crédito Agrícola, Cajas de Ahorro y banca en general, siendo previsible que así ocurra, ya que se ha firmado un acuerdo-marco del Ministerio de Agricultura. En el mismo hay previsión de actuación en el IRYDA de unos 20 millones de pesetas para modernización de explotaciones —dicho con carácter general— y actuaciones en áreas desfavorecidas o deprimidas.

Es cierto que se proyecta conceder este tipo de ayuda-auxilio que representa una financiación por las entidades privadas, con una subvención en forma de anualidades. Se prevé tomar las medidas reglamentarias, asimismo, con un gran apoyo tecnológico, directo del Estado, en materia de asistencia técnica a los agricultores, en la redacción de sus proyectos y sus anteproyectos y en sus programas de modernización y explotación.

El señor MARDONES SEVILLA: En resumen, ¿me podría decir el señor Presidente del Instituto a cuánto ascienden las inversiones reales del mismo?

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): Las inversiones reales del Instituto, incluidas en los Presupuestos, ascienden a 26.460,7 millones de pesetas.

El señor MARDONES SEVILLA: Con relación a 1984 significa una disminución aproximada del 26 por ciento. Vuelvo a enlazar esta pregunta con una de las primeras que le hice y reitero: ¿Adónde van a repercutir esas reducciones? Antes me ha parecido entender al señor Presidente que lo aplicaba a las transferencias a la Comunidad Autónoma de Andalucía. *(Asentimiento.)* Sin embargo, a mí me parece excesiva la diferencia. Pregunto si hay una repercusión, fuera de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en reducción de las inversiones reales del Instituto entre 1985 y 1984.

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): Aunque le puedo dar una nota adicional, en un avance le puedo decir lo siguiente. En primer lugar, en el programa-reforma de las estructuras y desarrollo rural, la baja aparente de 11.601,1 a 9.526 es una subida real, si se tienen en cuenta las transferencias —estoy hablando del capítulo 6.º—, con un aumento de 287,9 millones de pesetas. De una baja aparente que da la lectura del presupuesto resulta un aumento del orden del 5 por ciento en este importante programa. En regadíos, de una baja aparente de 20.677,5 millones a 15.144,9, la baja real es pasar a 18.770 millones de pesetas; con una baja total, en nuevos regadíos fundamentalmente, de 1.907,5 milones de pesetas, que es compensada por un aumento de 607,1 millones del capítulo 7.º, ayuda a la iniciativa privada, en ahorro de agua y mejora de regadíos.

Todo esto este año resulta complejo por exceso de transferencias, pero la baja mayor está en regadíos.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Qué significa la transferencia al Fondo de Compensación Interterritorial, en cuanto a inversiones reales? Me refiero a lo que le ha sido tomado al IRYDA del presupuesto globalizado. ¿Qué parte de él queda comprometido para el Fondo de Compensación Interterritorial?

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): Voy a darle la cifra exacta. El resto, hasta 26.460, son unos 10.000 millones de pesetas —orden de magnitud aproximada— que quedan fuera del Fondo.

El señor MARDONES SEVILLA: De acuerdo.

Finalmente, ¿me quiere decir el señor Presidente cuál es el grado de cumplimiento de las inversiones que en el programa del Instituto se tenían previstas en Canarias para 1984 y la dotación concreta para 1985? ¿Qué es lo gastado durante 1984 en Canarias y qué es lo comprometido?

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): Lo de 1984 no lo tengo en estos momentos.

El señor MARDONES SEVILLA: Entonces, le ruego lo facilite a la Comisión.

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): Yo se lo facilitaré.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Tendría la previsión de inversiones para 1985?

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): No la tengo aquí, pero con cargo al Fondo competencia del IRYDA sí que tengo un presupuesto de inversiones que le puedo detallar, donde aparece para Canarias la cifra de 952,2 millones de pesetas.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Para las dos provincias 952 millones de pesetas?

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): En la parte incluida en el Fondo de competencia del IRYDA; la no incluida en el Fondo es una parte de los 10.000 millones de pesetas, de la que se dispondrá en función de los programas específicos y concretos.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Considera, finalmente, el señor Presidente, que la dotación de inversiones y de créditos para fondos de inversiones reales, capítulos 7.º y 8.º, concedidos al Instituto, son suficientes para atender la demanda que generan los propios programas del Instituto para 1985? O ¿qué grado de insuficiencia

existe par poderlos atender según las previsiones del Instituto, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): Yo los considero normales para el contexto económico de austeridad de gasto público y de ritmo de acción del IRYDA, y los considero adecuados al proceso de racionalización de las inversiones. Es obvio que las carencias y obstáculos del mundo rural, como otras carencias, podrían abordarse con nuevas peticiones de inversión, pero las considero razonables y adecuadas.

El señor MARDONES SEVILA: Como el Presidente me acaba de introducir la variable del ritmo de actuación, ¿qué repercusión tendrán en ese ritmo de actuación del Instituto para 1985, las transferencias de personal funcionario o contratado a las Comunidades autónomas? ¿Entiende el señor Presidente que puede haber una ralentización del ritmo?

El señor PRESIDENTE DEL IRYIDA (Botella Botella): En modo alguno. Es compatible un proceso de transferencias, al que se va decididamente, sin alterar el ritmo de inversión. En tal sentido quisiera decir que frente a las certificaciones y pagos en el 82, 32.000 millones de pestas, en el 83 han sido de 35.866,9, y en el 84, si se contabiliza, las certificaciones y pagos con cargo a la Sección 31 asciende a 56.533,9. Eso indica que la eficiencia y productividad en términos de certificación y pago, que usted conoce que es el indicador final de productividad y eficacia, ha pasado de 6,5 millones por fucionario —es un indicador global— a 16,07, lo que indica un notable aumento de la productividad de los equipos. Esto es así gracias, en primer lugar, al funcionario, al estímulo y —no lo quiero resaltar— a un trabajo en solidaridad con zonas dañadas por inundaciones, donde el funcionario ha desarrollado una labor más allá en algunos casos de lo que es exigible a un profesional.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Usted me está hablando de la misma plantilla de funcionarios?

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): Varía. Yo divido el número de certificaciones y pagos, indudablemente, por el número de personas que quedan en Administración Central.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Incluidos administrativos y personal auxiliar?

El señor PRESIDENTE DEL IRYDA (Botella Botella): Es obvio.

El señor MARDONES SEVILLA: No tengo nada más que preguntarle, señor Presidente.
Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Presidente del IRYDA.

Señor Director General del ICONA, haga el favor de pasar a la Mesa. *(El señor Director General del ICONA ocupa un lugar en la Mesa.)*
El señor Mardones tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Director General del ICONA, le agradecemos también su comparecencia ante esta Comisión. Paso seguidamente a hacerle las siguientes preguntas.
En la cuenta de explotación del Instituto que usted dirige, señor Director General, y que se nos ha facilitado por el Gobierno, se dice que habrá un saldo deudor de 1.106 millones de pesetas. ¿A que se debe ese saldo deudor o ese déficit, señor Director General, en la cuenta de explotación del Instituto?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): En principio, el ICONA, como organismo comercial, es profundamente deficitario porque el monto de sus inversiones supera, con mucho, los ingresos que puede recibir por las distintas explotaciones que realiza (venta de maderas y otros productos forestales, ingresos por caza y pesca, etcétera). Es evidente que la filosofía del ICONA, en cuanto organismo inversor, para unas tareas que sobrepasan los beneficios inmediatos en un momento dado, requiere un crédito por parte del Gobierno mucho más elevado que el que pudieran darle los beneficios propios del organismo.
A esto, traducido en términos contables, creo que es lo que se referirá el saldo deudor de 1.106 millones de pesetas. ¿Me podría decir S. S. en qué capítulo está?

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Director General, esto lo tengo yo en un documento que se llama «Estados financieros y operaciones comerciales» de los organismos autónomos decarácter comercial, industrial o financiero del Estado y figura en la Sección 21 del Departamento de Agricultura, el organismo 203, Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza.
Para contrastrar la fiabilidad de estas cifras le adelanto que en la aplicación de fondos se preve para 1985 una inversión real del Instituto de 2.426.166.000. ¿Coincide esa cifra?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): Exactamente.

El señor MARDONES SEVILLA: Estas inversiones reales, señor Director —y paso a la siguiente pregunta—, ¿a qué se van a dedicar fundamentalmente, y qué van a cubrir en las actividades del Instituto?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): Fundamentalmente, el Instituto cubre dos programas importantes (cubre más programas, pero hay dos concretamente mucho más importantes que los demás) no solamente por el monto que requieren de crédito en sus inversiones, sino por los fines que persiguen.
Por ejemplo, el programa 533 A, con el título genérico

«Protección y mejora del medio natural», enfoca el mantenimiento de los equilibrios biológicos, la restauración hidrológica de cuencas, la protección y conservación de los suelos agrícolas, la defensa y cobertura aérea frente a los incendios forestales, junto con labores de asesoramiento y coordinación en cuanto a las competencias que ahora mismo el ICONA ha transferido y está transfiriendo todavía a las Comunidades Autónomas. Tiene también otro programa de defensa de montes y áreas pecuarias, pero principalmente estos son los objetivos de este programa.

El otro programa más importante al que me refiero es el 714 A, «Ordenación, fomento y mejora de la producción agraria y pesquera», que tiene como objetivos principales la repoblación forestal de los montes con fines mixtos de producción y conservación de suelos, la puesta en valor de las repoblaciones ya existentes por medio de tratamientos herbícolas, la colaboración y asesoramiento de las Comunidades Autónomas en la ordenación de los montes (al mismo tiempo, vías de saca y forestales, aprovechamiento de madera, etcétera), la mejora de los pastizales en zonas infrautilizadas, construcción de instalaciones de mejora ganadera, y un subprograma que va adquiriendo cierta importancia en estos últimos tiempos, que se titula «Fomento de producciones estratégicas», y que, concretamente, se refiere a la utilización de la biomasa forestal. Es un programa que está ahora en nacimiento, pero que tiene unas perspectivas muy buenas en orden a atender una parte pequeña, indudablemente, pero no por ello menos importante, de las necesidades energéticas, sobre todo en las zonas donde existen estas masas forestales, que pueden producir esta biomasa...

El señor MARDONES SEVILLA: Me vale con esto, señor Director General.

En la Memoria de los Presupuestos de este año, en las subvenciones del Estado a los organismos autonomos, se destaca por su cuantía la disminución de la subvención al ICONA en un 23,9 por ciento, según la información que figura aquí. ¿A qué se debe esta reducción tan drástica de la subvención?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): Se debe, concretamente, a la parte del presupuesto transferido a las Comunidades Autónomas.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Qué repercusión tienen también para el Instituto las competencias transferidas a las Comunidades Autónomas en el ámbito del personal? Yo tengo aquí en la información económico-financiera remitida por el Ministerio de Economía y Hacienda que el ICONA pasa de una dotación de 10.787 millones de pesetas en 1984 a 1.933 millones en 1985, lo que significa —de todos los organismos que vienen aquí— la más fuerte reducción, un decremento de menos 82,1 por ciento. ¿Eso es por pase de personal del ICONA a las Comunidades Autónomas?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): Exactamente, señoría. Se ha calculado el pase de las actuales transferencias que estamos realizando más las incidencias en cuanto a variaciones de estado de los funcionarios que durante el año puedan ocurrir, y la cifra concreta que nos sale para acudir a las necesidades presupuestarias del personal que nos hemos reservado es concretamente ésa.

La verdad es que lo hemos observado con especial cuidado por si hubiera alguna deficiencia durante 1985, y creemos que estará cubierto perfectamente con esta cifra.

Hay que tener en cuenta que el ICONA ha transferido, y está transfiriendo, repito (porque algunas de las Comunidades están a punto de formalizar su transferencia), el 92 por ciento del total de los medios del Instituto. Concretamente, en los servicios periféricos ha transferido el 98 por ciento de sus dotaciones.

El señor MARDONES SEVILLA: Me llama también la atención, en cuanto a las transferencias del Instituto a la Administración del Estado, que el año pasado fueron de 815 millones de pesetas, y éste de 7.260 millones, lo que significa un incremento en el año 1985, en relación con 1984, de nada menos que el 790,8 por ciento. ¿Esto a qué se debe?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): Perdón, es que no le he entendido muy bien la pregunta.

El señor MARDONES SEVILLA: Transferencias del ICONA a la Administración del Estado. Tengo aquí cifras de 1985 de 7.260 millones de pesetas, lo que representa, con relación a 1984, el 790,8 por ciento.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): ¿Está en el capítulo 4.º?

El señor MARDONES SEVILLA: Está en «Transferencias a la Administración del Estado».

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): Efectivamente corresponde al monto de las transferencias ya reales. Creo que se refiere S. S. a ese capítulo. Es un apunte contable que sitúa el dinero que, entre las inversiones de reposición y la inversión nueva que va al Fondo de Compensación Interterritorial, se pasará a las Autonomías. Creo que es ésa la pregunta que me hace S. S.

El señor MARDONES SEVILLA: Finalmente, noto en estas cifras que este año (y lo lamento, verdaderamente, si esto es así, porque creo en la importancia tremendamente positiva de la labor del ICONA) hay una disminución muy sensible de dotaciones de crédito para atender la demanda de proyectos remitidos a través de las Jefaturas Provinciales de aquellas provincias con parques nacionales, sobre todo lo que viene regulado por el Decreto 1105, de 1982, de las áreas de influencia de los parques

nacionales, tema que fue magníficamente recibido, sobre todo por aquellos municipios que siempre se habían venido considerando como agredidos porque se hiciera la declaración legal de un parque nacional, por las restricciones y limitaciones que se sufrían, y que este Decreto vino a compensar de una serie de obras que después son de equipamiento, de mejora, etcétera, del medio rural en esos municipios afectados por las zonas de influencia de los parques nacionales.

Yo noto una disminución muy significativa, y quisiera que me dijera las cifras para este año en las zonas de influencia, si las tiene el señor Director General ahí, o nos las remita, si le es más cómodo y rápido (y hago esa propuesta a nuestra Comisión), incluidas las de la zona de Canarias, que por tener cuatro parques nacionales es la más fuerte, y dado que, según mis noticias, la demanda de proyectos presentados por los servicios del ICONA, ante la petición de los ayuntamientos afectados, queda muy por debajo la dotación presupuestaria.

E igualmente quisiera saber el tema de la dotación presupuestaria del Decreto 616, del año 1983, el que denominamos en el argot el de «zonas verdes», para ICONA. Yo observo ahí una disminución muy sensible en las posibilidades de financiación. ¿Esto a qué se debe, señor Director General, y en cuánto quedará reducido esto?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): En cuanto al capítulo 612, «para el desarrollo comunitario y mejora del bienestar social en áreas de influencia de parques y reservas nacionales», yo creo que en las cifras que se dieron en 1984, frente a las cifras que tenemos para 1985, ha habido un cierto aumento, porque para 1984 se tenían previstos 646 millones de pesetas, en total para este capítulo, y en 1985 pensamos invertir 791 millones. Lo que ha ocurrido es que se incorporó, del año 1982, una cierta cantidad no invertida, porque en ese año fue quizá demasiado prematura la realización de los proyectos y la aplicación, dentro de la mecánica presupuestaria, y quedó un monto de dinero del orden de unos 300 millones sin haberse podido invertir, millones que se incorporaron en el año 1984, de tal manera que han supuesto del orden de los 1.133 millones de pesetas. Pero ya digo que en el Presupuesto de 1984 se había dotado este capítulo con 646 millones, a los cuales se le incorporaron los no invertidos en el año 1983 por razones de esta premura de aplicación y otro tipo de razones presupuestarias.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): Esa cantidad creo que a estas fechas está prácticamente realizada y que incluso en las dos provincias canarias el grado de realización es aceptable. Tengo aquí los datos concretos; se asignaron para Las Palmas 25,9 millones; están ya tramitados y a punto de realizarse totalmente 24,6 millones. Para Santa Cruz de Tenerife se ha aumentado incluso con algunos millones más no invertidos en otras provincias, que no llegaron a tiempo a los presupuestos, de tal manera que había asignados 88 millones y se han invertido 117 millones.

El señor MARDONES SEVILLA: Le pediría entonces, señor Director General, que mandara a la Comisión, por favor, el reparto previsto para 1985 en virtud del Decreto de áreas de influencia del año 1982, es decir, el reparto para la asignación al área del archipiélago y la que tengan las otras zonas de parques nacionales, singularizadas las provincias o comunidades autónomas con parques nacionales que tienen acceso a este Decreto.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): Quería aclarar a S. S. que para este año la inversión de este capítulo no está regionalizada. Se transfiere íntegramente a las comunidades. La mecánica del reparto me imagino que será a través de Administración territorial. Nosotros no la hemos hecho; conocemos el monto de 791 millones, pero es una inversión transferida íntegramente. Incluso desconozco si ese monto será exactamente el mismo que al final revierta en las comunidades.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Ese monto, lo tiene usted en el programa 533. A o lo tiene en otro programa?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): No está en el 533 A. Pero no recuerdo ahora si está en el programa 711 o en el 712.

El señor MARDONES SEVILLA: O sea, que no está en la Sección 32 ni está en Fondo de Compensación Interterritorial.

El señor MARDONES SEVILLA: No tiene mayor trascendencia ahora, señor Director General.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): Concretamente, respecto a la disminución observada en el capítulo de zonas verdes, quiero recordarle a S. S. que durante la discusión en el Parlamento de los presupuestos hubo una petición del Grupo Popular de esta disminución; el Grupo Socialista accedió a ella y se traspasaron, creo, unos cien millones de pesetas a repoblaciones.

El señor MARDONES SEVILLA: Finalmente, señor Director General, ¿qué dotación tienen ustedes prevista para inversiones en material de lucha contra incendios forestales, camiones bomba, fundamentalmente, u otro material, para 1985? ¿Qué dotación económica dedican a la lucha contra los incendios forestales?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): Este capítulo también ha sido, en parte, transferido. Del monto de este capítulo, lo que no está transferido se refiere principalmente a los medios aéreos, a coordinación y, sobre todo, a homologación de los materiales. Por tanto, en la otra parte del Capítulo ocurre un poco lo que en este de ayuda a los municipios afectados por parques y reservas nacionales. Yo desconozco el uso que harán los distintos gobiernos autonómicos de él; lo que sí

puedo indicarle es lo que nosotros hemos programado con respecto a Canarias y dentro de lo que la Administración central se ha reservado... He traído precisamente lo que tenemos hasta ahora; no tengo la programación para el año 1985.

El señor MARDONES SEVILLA: Si nos lo manda, se lo agradezco.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL ICONA (Barbero Martín): Hago esa salvedad de que, efectivamente, parte de estas inversiones serán ya de responsabilidad de las comunidades autónomas.

El señor MARDONES SEVILLA: Nada más, señor Presidente. No tengo más que preguntar; simplemente dar las gracias al señor Director General.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Director General del ICONA.

Señor Secretario General de Pesca Marítima. *(La mencionada autoridad ocupa un lugar en la Mesa.)*

El señor Mardones tiene la palabra para preguntar al señor Secretario General de Pesca Marítima.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente.

Mi primera pregunta al señor Secretario General es, dado que el proyecto de Ley de los Presupuestos Generales del Estado para 1985 contempla la desaparición del organismo Crédito Social Pesquero dentro de la estructura del ICO, ¿qué grado de repercusión tiene esto en la línea política crediticia de su Secretario General? ¿Me puede decir qué previsión hay para que eso no deje de surtir el efecto beneficioso —así lo juzgo yo— que venía teniendo el Crédito Social Pesquero y se produzca una distorsión de la política crediticia en el sector pesca?

El señor SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARITIMA (Oliver Massuti): La contestación, desde luego, es que no afecta, en cuanto a la repercusión económica, al desarrollo pesquero. Yo tengo entendido que el Crédito Social Pesquero desaparece como organismo autónomo, pero que como tal banco será integrado o bien en el Banco de Crédito Agrícola o bien en el mismo ICO. Es decir, que realmente la posibilidad crediticia al sector pesquero no va a desaparecer.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Secretario General.

Quisiera preguntarle sobre cuál va a ser la aplicación —concretamente, en la medida de lo posible— de los programas de inversión que dependen de su Secretaría General para 1985, en el Capítulo VI fundamentalmente.

El señor SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARITIMA (Oliver Massuti): El Capítulo VI se distribuye en los distintos Servicios: el de la Secretaría, el 06; el de la Ordenación pesquera y el de Internacional.

En cuanto al Capítulo VI, en la Secretaría General, hay un importe en el Programa 711 de unos 140 millones, que van destinados a la red periférica derivada de la ordenación. Este año dotamos y montamos el Centro de informática de la Secretaría y en el próximo, en 1985, pretendemos montar una serie de núcleos periféricos situados en comandancias de Marina o en lonjas para tener una información exacta tanto de desembarcos como de precios de mercados y demás.

En cuanto al Programa 712, tenemos unos 34 millones que van destinados a la ayuda para becarios extranjeros. Como consecuencia de los acuerdos internacionales con distintos países, nos comprometemos a la formación de personal aquí en España, en la Escuela de Formación Pesquera. Hay ahí un capítulo de 34 millones para dotación a becarios y al material que necesitan para su formación.

Continuando en el Servicio 06, hay un importe de 104 millones que van destinados a dos buques de vigilancia pesquera. Desde luego, hay que decir que esos 104 millones no cubren los dos buques, sino que estos buques están previstos en dos o tres ejercicios.

Por lo que hace referencia al Servicio 07, o sea, la Dirección General de Ordenación Pesquera, en el Capítulo VI, de inversiones públicas, hay 437 millones, de los que van destinados a repoblaciones pesqueras 182 millones y a la Ley de pesca canaria 255 millones. Esto es el remanente final de los 3.000 millones que se asignaron a Canarias para potenciación de su sector pesquero.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Con este remanente, señor Secretario General, se cierra ya el Capítulo de transferencias en base a la Ley de pesca de Canarias?

El señor SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARITIMA (Oliver Massuti): Exactamente; quedan estos 255 millones, que es el remanente. No sé si hay un pequeño montante, pero me parece que cierra totalmente.

Después, en la Dirección General de Relaciones Pesqueras Internacionales está el capítulo más importante, de 1.156 millones, que es la cooperación a la asistencia técnica en los acuerdos internacionales. El montante más elevado va al acuerdo con Marruecos, pero esto afecta a los, me parece que son, 17 ó 18 acuerdos bilaterales que hay para ubicación de nuestra flota.

Hay, después, 27 millones que corresponde al principio, que anunciábamos en el Programa, de montar bases de apoyo pesquero en distintos lugares. Este año se ha iniciado la prospección en el Indico, con muy buen resultado, por la flota atunera, y se piensa, con este Capítulo, montar una base de apoyo en las Sheychelles.

El señor MARDONES SEVILLA: La investigación del nuevo caladero, señor Secretario General.

El señor SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARITIMA (Oliver Massuti): En prospección de nuevos caladeros hay 387 millones, Capítulo VII, de la Dirección General de Ordenación Pesquera. Esto forma parte de lo que

denominamos nosotros «pegas», que es garantizar un importe al buque que va a hacer la prospección. Son prospecciones comerciales, no son prospecciones de investigación. Se le garantiza un mínimo y, si la rentabilidad es buena, el buque no hace uso. Queda liberado ese dinero, que se utiliza en otras prospecciones y en otras zonas.

Hay prevista una serie de prospecciones en la zona del Indico, en la de las Malvinas, y en la zona misma del Atlántico Norte.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Secretario General, ¿qué previsiones tienen para 1985 de inversiones en laboratorios, los antiguos Laboratorios oceanográficos o laboratorios del mar o de costa? ¿Hay previsión de construir algún nuevo laboratorio, o de dotación? Me interesaría primero construcción, y después el tema de presupuestos para los gastos de mantenimiento de esos laboratorios existentes, dado que en 1984 se han producido en algunos centros problemas de la nómina del personal —aparte de lo corta que es— o de gastos de mantenimiento de los tanques con alevines o con especies marítimas que están ahí en estudio. ¿Qué previsiones hay sobre esto?

El señor SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARITIMA (Oliver Massuti): Hemos de dividir esto en varias partes.

La primera es la construcción de nuevos laboratorios. No son nuevos, sino que se refiere a modernización de los edificios que existían distribuidos por la costa. Con la construcción del nuevo edificio del laboratorio de Vigo se termina la renovación de todos los laboratorios, centros periféricos de la oceanografía como se les llama ahora, distribuidos por la costa.

Independientemente de esto, el año pasado, ya en el Presupuesto de 1984 y previsto para toda la legislatura, se programó la posible construcción de nueve plantas de producción de alevines. De estas nueve plantas, hay cuatro que se van a iniciar este año: proceso administrativo de obtención de terrenos, trasvase de terrenos, firma. Casi todas estas plantas de alevines se construyen en colaboración con los gobiernos autónomos, que son los que después, según un Plan de Desarrollo de Cultivos Marinos, tendrán que aprovecharse de esta producción de alevines y tendrán que desarrollar su estructura de engorde y demás.

Puedo adelantarle que en este año se construye una planta en Murcia, en colaboración con el gobierno autónomo murciano, otra en Santander y dos en Andalucía.

Aparte de esto, hay una construcción por parte del Instituto mismo que mejorará los laboratorios de Vigo y Tenerife, para incrementar la investigación en el campo de los cultivos marinos.

Con respecto al personal, es una circunstancia distinta. Es un personal contratado con cargo a inversiones y en función de una inversión misma, por ejemplo la de montaje, como veríamos, en Tenerife, para el montaje o ampliación de la planta de investigación de cultivos. En función de esto y, como digo, con cargo a la inversión misma. Es contrato de un personal para un período de tiempo y para un objetivo concreto.

Lo que ocurrió es que es éste un proceso administrativo y la nueva contratación de este personal ha sido larga, para no incurrir en fallos de tipo administrativo. Este problema está ya resuelto y yo creo que, junto con el personal que contratan los organismos autónomos, con los que se firman acuerdos, se podrá hcer frente a la labor que estas plantas de producción de alevines de nivel semi-industrial tienen que desarrollar.

El señor MARDONES SEVILLA: En las subvenciones del Estado a los organismos autónomos, por parte del Departamento de Agricultura, Pesca y Alimentación, destaca, negativamente, a mi juicio, la disminución de la subvención al Instituto Español de Oceanografía, según mis cifras, en un 38,2 por ciento. ¿A qué se debe esto, señor Secretario General?

El señor SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARITIMA (Oliver Massuti): En este momento no tengo los datos correspondientes a 1984 para el Instituto Español de Oceanografía, pero, por los datos que tengo, yo no creo que la disminución sea tan elevada. Porque me parece que se mantiene más o menos...

El señor MARDONES SEVILLA: No lo discuto con usted, porque es que yo lo estoy leyendo, y no puedo discutir una cifra que yo no he puesto. Es la cifra que figura en la Memoria remitida por el Ministerio de Economía y Hacienda sobre los Presupuestos Generales del Estado. Dice: Instituto Español de Oceanografía, disminuye la subvención en el 38,2 por ciento.

El señor SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARITIMA (Oliver Massuti): No puedo hacer comparaciones. Si lo dice ahí, así será. No tengo, como le digo, los datos de 1984, pero lo que le puedo decir es que hay que tener en cuenta que el Instituto Español de Oceanografía tiene ingresos que no figuran en los Presupuestos del Estado. Tiene ingresos como consecuencia de trabajos que realiza para otros Ministerios, incluso para entidades determinadas en cuanto a informes y otros temas.

En los capítulos que yo tengo creo que no hay esta disminución. No se lo puedo discutir puesto que usted lo tiene en sus notas. Yo tengo, por ejemplo, para investigación en caladeros nacionales, 278 millones. No creo que fuese muy distinta la cantidad del año pasado. Para caladeros internacionales —y éstas sí pueden disminur— yo tengo 240 millones, porque se prevén investigaciones en caladeros internacionales como consecuencia de los acuerdos que se firmen. Es decir, que si en un año se firma, por ejemplo el año pasado, unas prospecciones y unas investigaciones en Gabón, en concreto, eran consecuencia de un acuerdo bilateral firmado; ha habido investigaciones en Namibia como consecuencia de los acuerdos y de los compromisos contraídos en el multilateral. Este año, 1984, continúa esta prospección. Me parece que esta de Namibia no figura en el próximo año. Es

decir, aquí sí podría haber una disminución, pero no creo que llegue a ser de esta cuantía, si bien no puedo asegurarlo.

Hay después la investigación en acuicultura, que se refiere a las plantas de cultivo de que le he hablado. También ahí podría haber una disminución ya que se preveía la construcción de nuevas plantas y en el primer año se han abordado cuatro, podría ser que en este año se hubiera previsto, después de terminar la cuatro que se habrán iniciado, complementar con una o dos más. Podría también este Capítulo haber disminuido.

Queda el de coordinación y apoyo en la investigación, que es la Administración misma del Instituto.

Y el otro programa que tienen es el de investigación oceanográfica del medio marino y aquí hay física oceanográfica, contaminación, Geología marina, y otros, y podría haber asimismo una pequeña diferencia, en función de los programas que puedan tener preparados. Porque, en cuanto a Física oceanográfica, el Instituto desarrolla programas en colaboración con otros países, en concreto con Estados Unidos. Son programas de tipo de colaboración internacional para estudiar el problema de las rías y ver cuáles son los condicionantes ambientales que provocan la alta producción de estas zonas. Y, como es una zona cerrada, una zona en la que se pueden controlar bastante las variantes, es un estudio de aplicación a todos los enclaves del mundo parecidos a éste.

Este es un programa de tipo internacional, como digo, y podría haber hecho disminuir la capacidad física de investigación.

El señor MARDONES SEVILLA: Bien.

Y con relación a los 6.590.154.000, de subvención a la flota pesquera para el costo de los carburantes líquidos, que está asignado en el Programa 715. A la Dirección General de Ordenación Pesquera de su Secretaría General, esa cifra es prácticamente la misma que el año pasado y pienso que se pueden producir tensiones en 1985 ante cualquier subida de los precios de los combustibles líquidos debido a la cotización del dólar, según nos ha anunciado el señor Ministro de Economía y Hacienda en esta Cámara.

¿Juzga que esto es bastante corto y estrecho, señor Secretario General, en la subvención al sector pesquero?

El señor SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARITIMA (Oliver Massuti): Nosotros creemos que nos hemos de preparar ya a la no subvención para cuando entremos en la Comunidad.

Durante este año, con el sistema de vales que se puso en marcha —creo que el Director General de Ordenación Pesquera, en una concurrencia anterior en el Parlamento ya lo explicó— hemos podido tener, independientemente de poder tener un control del censo y de la proporcionalidad de actividad en este censo, un control mucho más eficaz y fuerte del consumo de combustible y de las cantidades subvencionadas. En este Capítulo hemos podido ahorrar una cantidad, que es, realmente, la que se reduce en este presupuesto, con respecto a la del año pasado. Entendemos que la cantidad presupuestada, suficiente, será la cantidad que nuestra flota va a necesitar.

En cuanto a los aumentos del precio de combustible, no tengo muy claro que tengamos que aumentar también esta subvención. Creo que hemos de ir por el camino de estructuración de la flota; prepararnos ya para adaptar nuestra flota a las condiciones de la Comunidad, y creo que la flota se podrá defender con la misma subvención.

Aparte de esto, espero que el aumento no sea muy alto.

El señor MARDONES SEVILLA: Como el señor Secretario General me está diciendo que hay que adaptarse a las condiciones de la Comunidad, y dado que la Comunidad en las últimas semanas viene hablando en el tema de la pesca de que prefiere subvencionar, incluso, se han dado cifras en los periódicos de cerca de 4 mil millones de pesetas para la reconversión o reducción de la flota pesquera española según la eslora de los buques, de venir esta línea por parte de la Comunidad Económica Europea, ¿eso sería gestionado por la Secretaría General de Pesca en sus presupuestos de subvención para el desguace de esta flota pesquera.?

El señor SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARITIMA (Oliver Massuti): Desde luego, no sé si por la Secretaría de Pesca, pero sí debería serlo por el Ministerio de Agricultura, teniendo en cuenta que nosotros tenemos —si vemos el presupuesto preparado para este año— diversos capítulos enfocados casi todos ellos a la reestructuración y adaptación de la flota.

Tenemos un decreto de diciembre que afecta a una flota muy concreta en cuanto a construcciones, de 20 a 150; tenemos a punto un decreto que abarque a toda la flota. Entendemos que, en las construcciones, debemos pensar en modernización de la flota, pero, al mismo tiempo que modernizamos, reducimos.

La flota en la Comunidad estará a la expectativa de lo que pueda ocurrir en cuanto la Comunidad nos dé en licencia, cupos y demás, en el momento de integrarnos y, en dicho momento, tendremos que echar mano de esta cantidad, que la Comunidad pondrá a nuestra disposición, para acelerar la reestructuración de la flota.

La reestructuración, modernización, reconversión, o como lo queramos llamar, está en marcha. Esto será una intensificación con las ayudas que la Comunidad pondrá en nuestras manos, como las pone en manos de otros países comunitarios.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Secretario General.

Señor Presidente, no tengo nada más que preguntar.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Secretario General.

Señores Diputados, se suspende la sesión hasta las cinco menos cuarto de esta tarde.

Muchas gracias.

Eran la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión; última sesión de comparecencias de autoridades ante la Comisión de Presupuestos.

Señor Presidente del Instituto Nacional de Industria. *(El señor Presidente del Instituto Nacional de Industria, Croissier Batista, ocupa un lugar en la Mesa.)*

Por el Grupo Popular va a hacer uso de la palabra el señor Lasuén.

El señor LASUEN SANCHO: Muchas gracias, señor Presidente, y gracias al Presidente del INI por su comparecencia ante la Comisión. Quisiera, al mismo tiempo, felicitarle por su nuevo cargo.

Señor Presidente del INI, yo tengo unas cuestiones, digamos de detalle, y unas más de fondo. Naturalmente, las que nos interesan más, a efectos de redactar nuestras enmiendas en la parte del Presupuesto que corresponde al área de su competencia, son las de fondo. Por tanto, las de detalle se las voy a exponer brevemente y le rogaría también que las respondiera lo más brevemente posible para acaparar el menor tiempo, que es un factor escaso en estas comparecencias.

Paso directamente a las cuestiones de detalle. En el Presupuesto de ingresos del INI, que globalmente aumenta un 33,45 por ciento, de 335.000 a 447.000 millones de pesetas, las partidas más importantes son las transferencias de capital, capítulo VII, y el aumento de pasivos financieros, capítulo IX. Las transferencias de capital pasan de 80.000 millones a 117.000 millones, el 46 por ciento de aumento; los pasivos financieros de 130.000 a 266.000 millones, el 104 por ciento de aumento, y las partidas de gastos fundamentales, las transferencias de capital, de 90.000 a 162.000 millones, el 80 por ciento de aumento, y los activos financieros para aportación de capital de 169.000 a 219.000, con un 29,5 por ciento de aumento. Es decir, en rasgos generales el presupuesto del INI aumenta respecto del año pasado, tanto en los ingresos como en los gastos, un 33 por ciento, una desviación de 15 ó 16 puntos para arriba de la media.

Comparando estas cuatro partidas fundamentales, las aportaciones de capital al INI suponen 219.000 millones y, en cambio, las dotaciones de capital que hace el INI a sus empresas son 266.000 millones, para que amplíen su capital. ¿Quiere esto decir que las empresas del INI van a aumentar 219.052 millones de ampliaciones de capital con emisión de deuda o no? Es decir, ¿se hace las ampliaciones de capital de las empresas a puro de que el INI aumente su deuda en 219.000 millones?

La segunda cuestión es una figura curiosa, es decir, la ampliación de capital se hace a través de la ficción «holding» mediante un aumento de la deuda del INI. Las empresas del INI aumentan el capital a costa de que el «holding» que las supervisa aumente su deuda. Segunda pregunta, las dotaciones que el INI hace son de 162.000 millones, y las transferencias de capital que hace el Estado al INI son 117.000 millones. De nuevo se da un proceso de dotación de fondos propios a las empresas del INI con un aumento de 45.000 millones de pesetas de deuda. Esa sería la segunda pregunta, de forma que todo el proceso de saneamiento financiero del INI se hace a puro de que el «holding» aumente las deudas en 219.502 millones por la primera partida y 45.000 millones por la segunda. Con otras palabras, ustedes lo han reconocido en declaraciones de otro tipo, la mayor parte de las aportaciones del Estado al INI sirven en un 82 por ciento para sanear deudas a través de un proceso de endeudamiento del «holding». Esas deudas se concretan en 48.000 millones de gastos para cierres, 150.000 millones para reconversión y 114.000 para crisis, aproximadamente, son también sus cifras.

La tercera pregunta es, como consecuencia de todo este proceso —y esta pregunta está relacionada con las cuestiones de fondo—, ¿va a estar el INI suficientemente saneado como para afrontar el futuro razonablemente seguro o no?

Le resumo las tres preguntas. ¿No se realiza la ampliación de capital en las empresas del INI mediante un proceso de endeudamiento del «holding», primero, en cuanto a las ampliaciones de capital y segundo, en cuanto a las dotaciones? ¿Este esfuerzo financiero del Estado sólo se concreta en un proceso de saneamiento para el INI? ¿Es este proceso de saneamiento suficiente para garantizar un desenvolvimiento financiero razonable del INI en el futuro?

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Presidente del Instituto Nacional de Industria.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Muchas gracias a S. S. por su felicitación. Intentaré responder brevemente a su planteamiento. De entrada he de decirle que el análisis del balance del INI no puede ser entendido si no se tiene en cuenta otra importante partida, que es la subrogación de deuda que realiza el Estado. Por tanto, el grueso de la aportación del Estado al Instituto está compuesto por 115.000 millones de aportación patrimonial —luego hay una aportación de 2.500 millones para empresas de minería—, y por una subrogación de deuda por 90.000 millones. Ello hace que el total de la aportación permita financiar una aplicación de fondos que crece en un 20 por ciento, de acuerdo con las cifras del PAIF, es decir, la aportación del Estado al INI en vía subrogación, vía aportación de capital, permite financiar unas aplicaciones de fondos contempladas en el PAIF del 20 por ciento.

Esta subrogación de deuda es precisamente la que permite al INI mantener una estructura financiera suficientemente saneada como para no entrar en un desequilibrio patrimonial y financiero. Con eso creo responder a la primera de sus preguntas.

En segundo lugar, saneamiento del INI. En el saneamiento del INI me parece ver el saneamiento de sus empresas. Entiendo que el INI tiene una función instrumental al servicio de su grupo de empresas. Esta función instrumental debe conseguirse a través de aportar los

recursos necesarios para resolver los problemas industriales y financieros de sus empresas, sin por ello deteriorar el equilibrio financiero del propio INI que, caso de perderlo, dejaría de ser un soporte financiero suficiente para sus empresas.

Pensamos que la estructura del PAIF, que respalda a los Presupuestos presentados al Parlamento, intenta este difícil equilibrio entre resolver los problemas financieros de las empresas, manteniendo el equilibrio del propio INI. ¿Cómo se consigue esto? Se consigue básicamente concentrando los recursos en la resolución de los problemas industriales del grupo. Diez empresas del INI representan el 90 por ciento de las pérdidas del INI. Muchas de estas empresas están sometidas a importantes planes de reconversión. Ello hace que entre Siderurgia, Astilleros, Seat, Bazán, Iberia y Babcock Wilcox se les destine por parte del INI 265.100 millones de pesetas; previéndose un fondo de 48.100 millones de pesetas para reconversión y saneamiento. Estos 265.100 millones de pesetas es el conjunto de aportaciones que se dedican a estas empresas que en estos momentos están sometidas a procesos de reconversión.

Ello hace que el 87,5 por ciento de los recursos que aporta el INI vayan destinados precisamente a sanear estas empresas, practicándose una política de gran dureza, de grandes restricciones para el resto de las empresas del Instituto. ¿Por qué se hace eso?, precisamente para garantizar el equilibrio financiero del propio INI y, al mismo tiempo, poder financiar los planes de reconversión en marcha.

Este es un equilibrio difícil, que entendemos que es así como está planteado en el presupuesto del INI y en el PAIF de esas empresas, que puede garantizar esa preocupación que tiene S. S. de mantener el equilibrio a largo plazo del INI y de sus empresas.

El señor LASUEN SANCHO: La tercera pregunta concretamente me la ha contestado. ¿Usted cree que esto es suficiente para sanear tanto las empresas como el «holding», digámoslo de esta forma? Pero no me ha respondido las dos primeras cuestiones que se pueden agrupar en una. De los 447.000 millones que se van a realizar básicamente en saneamiento de las empresas del INI, excepto la transferencia de capital de 117.000 millones, los otros aumentos de pasivos financieros de 266.000 millones que incluyen sus 90.000 millones ¿son un incremento de la deuda del «holding»?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): No es exactamente. Por eso decía que se olvidaba de los 90.000 millones de pesetas de subrogación de deuda. Por tanto, no hay un incremento del endeudamiento del grupo, en cuanto los 90.000 millones de la cartera de endeudamiento pasan al Estado.

Por otro lado, cuando se compara el PAIF del INI...

El señor LASUEN SANCHO: Por favor, no me mencione el PAIF porque, desgraciadamente, todavía no dispone de él la Cámara. Es un documento que debía de habérsenos entregado anteriormente. Hemos tenido muchas dificultades por no contar con él.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Entiendo que había sido remitido.

El señor LASUEN SANCHO: Nunca ha sido remitido. En la experiencia que tenemos hasta la fecha no lo hemos recibido a tiempo nunca.

Lo siento mucho. Tengo que decírselo, aunque no quería hacerlo. Pero estamos detectando constantemente falta de documentación adecuada. Esta no es obligatoria. Es solamente una cortesía.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Entonces le respondo sin referirme al PAIF, pero tengo que hacer mención a lo que hay detrás para poder entenderlo.

La inversión del grupo decrece en pesetas constantes. Mientras que el reembolso de empréstitos, bonos y préstamos de las empresas se incrementa en casi un 38 por ciento. Esto es reflejo de la voluntad de ir reduciendo el endeudamiento del grupo. De forma que el endeudamiento neto del grupo INI en el año 1985 estimamos que pudiera ser, el endeudamiento, 107.000 millones, frente al año anterior que fue de 144.000 millones.

Luego hay una caída del requerimiento del grupo de empresas INI, consolidado con el INI, al mercado de dinero con respecto al PAIF del año anterior.

El señor LASUEN SANCHO: En todo caso es un requerimiento. Están haciendo una ampliación de capital con un requerimiento de deuda. Es un procedimiento curioso de financiación de capital.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Crossier Batista): Le insisto en que, por un lado, la estructura patrimonial del INI no se deteriora por la subrogación; y la de las empresas va destinada a eliminar endeudamiento de las propias empresas. Mucho más que aportaciones de capital.

El señor LASUEN SANCHO: Estamos diciendo en este momento lo mismo. Es decir, que las empresas van a sanearse a costa de que el «holding» se incremente en ciento y pico mil millones de deuda frente a los mercados financieros en general.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Crossier Batista): Sí, hay un incremento del endeudamiento.

El señor LASUEN SANCHO: Un proceso de capitalización a través del incremento de la deuda.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Crossier Batista): No, porque lo que

hacemos con las empresas es reducir el tamaño de su pasivo; no inyectarles fondos adicionales.

El señor LASUEN SANCHO: Quiero precisar esto. Si hay un saneamiento en las empresas a través de un trasvase de fondos desde el INI «holding» a las empresas, esto es así; si este proceso de financiación se realiza mediante un endeudamiento del «holding», tenemos un procedimiento muy conocido en la historia española de un proceso de capitalización a través del incremento de las deudas.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Crossier Batista): Lo importante ahí es conocer el origen y aplicación de fondos del conjunto.

El señor LASUEN SANCHO: Si usted está de acuerdo con esto, terminamos esta cuestión de detalle, porque este mecanismo lo conocemos. Lo hemos estado investigando profundamente precisamente por el «holding» RUMASA, que hacía el mismo procedimiento.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): No creo que sea comparable.

El señor LASUEN SANCHO: Es el mismo. Aumento del capital a través del endeudamiento. En aquel caso un «holding», en este caso un «holding»; en aquel caso unas empresas, en este caso otras empresas. Lo único que pasa es la garantía respectiva del que está detrás; pero es el mismo procedimiento.

Pasamos ahora a las cuestiones de fondo.

Su testimonio comprendo que en este momento es difícil, porque usted no tiene por qué responsabilizarse del presupuesto presentado por el INI, ni de sus líneas directrices. Supongo que usted va a cambiarlas en alguna medida. Al final le haremos algunas preguntas a ese respecto. En estas condiciones quizá su criterio puede ser más objetivo para evaluar el conjunto INI, que es el que nos preocupa.

Le voy a hacer estas preguntas de fondo partiendo de una descripción de los hechos, con la que usted puede concurrir o disentir. Por tanto, me gustaría que atendiera nuestra evaluación de los hechos, porque es fundamental para el diagnóstico que después le voy a pedir.

En un análisis de los datos publicados en el resumen consolidado de los Presupuestos del Estado del año pasado —supongo que el mismo volumen tendrá este año— la evolución de la industria pública, respecto de la evolución de la industria privada en España, o de la industria pública respecto al total de industria en este país, desde el año 1973 es la siguiente: En el año 1973 la industria pública representaba el 11 por ciento de la industria total; en 1983 representaba el 19,4 por ciento, este año probablemente rebasará el 20 por ciento. Es decir, la industria pública ha pasado de significar un décimo a un quinto de la industria total de este país en estos diez años.

En este proceso de crecimiento de la industria pública en este país, que es muy parecida a la evolución del caso RUMASA en el pasado, la industria pública ha aumentado sus pérdidas desde el año 1979 hasta 1984 en las siguientes medidas. Se lo voy a medir en puntos del PIB porque si no son muy complicadas las cifras. Cada punto del PIB son 250.000 millones de pesetas, de forma que multiplicar es relativamente fácil.

El año 1978 el grupo INI, que nunca tuvo beneficios apreciables, empieza a perder. En 1979 perdió el 0,5 por ciento del PIB y así fue creciendo, aproximadamente, hasta 1,7 puntos del PIB, que es la previsión del año 1983-1984. A lo largo de todo este proceso el INI, en cifras actualizadas en estos diez años, ha perdido un billón seiscientos mil millones de pesetas. De forma que ha crecido desde el 10 por ciento de la industria total, al 20 por ciento de la industria total, acumulando un billón seiscientos mil millones de pérdidas. Un proceso de incremento de la cuota del mercado, doblar esta cuota del mercado, mediante la pérdida de un billón seiscientos mil millones de pesetas. Fenorneno curioso y novel en la historia de la evolución industrial occidental.

Este proceso, naturalmente, ha sido posible gracias a que las transferencias del Estado desde el año 1979, hasta 1984, por vía de subvenciones corrientes y de capital, ha pasado a ser de 1,7 puntos del PIB, es decir, aproximadamente 350.000 millones, a una cifra de 2,8 puntos del PIB, aproximadamente los millones de que estamos hablando este año, cuatrocientos y pico mil.

Sumando todas las transferenicas realizadas en pesetas actualizadas, las transferencias realizadas por el Estado al INI han sido de tres billones quinientos mil millones de pesetas aproximadamente. Repito las cifras: la industria pública en su conjunto —esto incluye al INI y a la RENFE— ha pasado de ser el 10 por ciento de la industria total al 20 por ciento. Este fenómeno curioso de aumento de la cuota de la industria pública en el mercado total se ha producido a pesar de que...

El señor PRESIDENTE: Un momento, señor Lasuén. Señor Sáenz, por favor.

El señor SAENZ LORENZO: Señor Presidente, en opinión de nuestro Grupo la pregunta se sale totalmente del tipo de comparecencia que se está realizando, que es referida a información sobre los Presupuestos de este año. Yo creo que en otro tipo de comparecencias será muy oportuno preguntarle al Presidente del INI este tipo de cosas, pero me parece que se sale un poco —en nuestra modesta opinión— del contexto. Nos sometemos, naturalmente, a la decisión queel Presidente tenga a este respecto.

El señor PRESIDENTE: Lo siento mucho, señor Sáenz, pero no es así. Si S. S. hubiese asistido a todas las comparecencias que se han producido en esta sala sabría que con frecuencia los señores Diputados se han remontado a situaciones anteriores, han explicado su pregunta y en la intervención del señor Lasúen no existe absolutamente

nada inconveniente. Es un análisis histórico para formular una pregunta absolutamente correcta, por otra parte.

El señor SAENZ LORENZO: Con permiso del señor Presidente, pero no referida a los Presupuestos de este año.

El señor PRESIDENTE: Sí, porque naturalmente los Presupuestos de un año traen causa de los Presupuestos de los años anteriores y todos están interrelacionados entre sí. Además, permítame señor Sáenz que le diga que el partido Socialista lleva dos años en el Gobierno y el señor Lasuén se está refiriendo hasta el año 1979, en cuyo caso, ni el Grupo de S. S. ni el Gobierno socialista gobernaba. Por tanto, no se sienta molesto porque el señor Lasuén vuelva la vista atrás.

El señor SAENZ LORENZO: Nosotros no nos sentimos molestos, señor Presidente, por nada de lo que pueda decir el señor Lasuén. Lo que pasa es que si efectivamente se hacen valoraciones, nos gustaría tener la oportunidad de hacer también valoraciones.

El señor PRESIDENTE: Señor Sáenz, creo que el señor Lasuén no está haciendo valoraciones, está haciendo un análisis, histórico de cifras que figuran en cualquier volumen de los que ha publicado el Instituto Nacional de Industria sobre su historia reciente, de manera que no está abriendo un debate. Yo he prohibido sistemáticamente y he cerrado las posibilidades de que exista debate en esta Comisión, pero la pregunta está correctamente formulada. Lo siento mucho pero no puedo admitir la observación, que no es protesta, por otra parte cordial y educadísima de S. S.

El señor LASUEN SANCHO: Señor Presidente, a mí me gustaría decir adicionalmente a mi querido compañero el señor Sáenz que, primero, son las cifras oficiales, no son las nuestras. Y segundo, que yo estoy haciendo una descripción de las cifras con el objeto de hacerle una pregunta al señor Presidente del INI.

El señor PRESIDENTE: Así lo he entendido, señor Lasuén, y por eso no le he quitado la palabra.

El señor LASUEN SANCHO: Además, le estoy diciendo al señor Presidente del INI que si está en desacuerdo con las cifras que me lo diga. Primero le voy a pedir si coincide con las cifras, y segundo que haga su previsión.

En resumen, señor Presidente del INI, estamos ante un proceso de aumento de la cuota del mercado de la industria pública del 10 al 20 por ciento de la industria total, mediante un proceso de acumulación de pérdidas de un billón quinientos mil millones de pesetas a lo largo de estos años.

Y la cuarta característica que me interesaría señalar es que la población industrial y en construcción en este país el año 1978-79 era de 4.500.000 personas; en el año 1984 es de 3.500.000 personas; es decir, la industria y la construcción en España han perdido un millón de puestos de trabajo, cosa que por otra parte también está en el plan de crecimiento económico a medio y largo plazo del Gobierno socialista, y que esa pérdida de un millón de puestos de trabajo en la industria y en la construcción privadas ha sido compatible con el mantenimiento de la población en el INI y en la industria pública, aproximadamente 400.000 personas. De forma que la pérdida de trabajo de un millón de personas en la industria pública y construcción de servicios —que se ha financiado a pesar de la pérdida de un billón quinientos mil millones de pesetas en la industria pública mediante un proceso de transferencias de tres billones quinientos mil millones de pesetas que han financiado los ciudadanos españoles— ha sido compatible con el mantenimiento del empleo en el sector público, y compatible además con un diferencial de salarios a favor del empleado público de por lo menos el 10 por ciento más que el empleado privado. Dadas estas cifras, si usted concurre con ellas, nos gustaría que nos diera la única que nos falta, y se refiere al valor del activo de todas las empresas del INI, si lo tiene por algún lado.

El señor PRESIDENTE: Señor Presidente del INI, naturalmente puede no sólo contestar la pregunta formulada, sino responder lo que estime oportuno en relación con la exposición previa del señor Lasuén.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): En cuanto a los datos que ha cifrado, evidentemente no tengo aquí un manual y, por tanto, no le puedo decir si estoy exactamente de acuerdo con cada uno de los que ha citado.

El señor LASUEN SANCHO: Me basta con el sentido general, porque las cifras las puedo confirmar con el Presupuesto.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Por eso digo que no estoy capacitado en este momento para responder con absoluta precisión a cada dato que ha planteado. Ahora, con el sentido general de los datos que ha planteado estoy absolutamente de acuerdo. Lo que pasa es la que explicación que da y los datos que arguye entiendo que son parciales. Como mínimo habría que tener en cuenta otros datos. Primero, dice usted que ha crecido el sector público desde los años de la crisis económica para acá. Sí, efectivamente. Y dice que han crecido las pérdidas. Efectivamente. Dice también que ha crecido el empleo en el sector público, al menos en el INI. También es verdad; ahora, ¿ello a qué responde? Yo creo que se ha olvidado al menos dos factores fundamentales para explicar este proceso. Primer factor: la empresa pública, y en concreto el INI, durante la primera fase de la crisis industrial ha sido utilizado como un factor compensador, es decir, a partir del año 1975 observamos cómo el grupo de empresas del INI ha ido incrementando su inversión y su empleo hasta el año 1982 en que se invierte la política de

tipo compensatorio que hacía el grupo de empresas públicas para ir a un proceso de ajuste en cuanto a tamaño de las instalaciones, en cuanto a inversión y en cuanto a plantillas. Y desde 1982 para acá hay el proceso justamente inverso, del que habla S. S.

Segundo factor que merece la pena recordar: entre 1976 y 1981, es decir, desde el inicio de la transición hasta la entrada del Gobierno socialista, hay un proceso de integración en el INI de una serie de empresas en crisis del sector privado. Le puedo recordar, en concreto, Barreras, GEA, Tarazona, H.M., Casimiro Soler, Figaredo, Babcock Wilcox, San Carlos, Marsans, Ateinsa, SEAT y Trasatlántica. Todas ellas han sido empresas incorporadas al INI desde 1976 a 1981 que, lógicamente, explican el crecimiento de la importancia del grupo de empresas INI en el conjunto del sector industrial, el crecimiento de las plantillas y también el crecimiento de las pérdidas, puesto que todas estas empresas tenían grandes pérdidas en el sector privado. De forma que de las pérdidas registradas por el INI en 1983, aproximadamente 70.000 millones son imputables a estas nacionalizaciones de pérdidas efectuadas antes de la entrada del Gobierno socialista. Desde que el Gobierno socialista entra en el poder, evidentemente no ha habido ni una sola nacionalización, y requerimientos ha habido incluyendo de eminentes personalidades del partido de la oposición. Creo que sin analizar esto resulta insuficiente la explicación que hace.

En cuanto al sentido de la lección que creo que se puede deducir de estrategia, y yo me adelanto, el planteamiento del PAIF que se hizo para 1984 y para 1985 es precisamente de reducción de la dimensión, de saneamiento de las empresas, de ajuste de plantillas que, en definitiva, es lo que están reflejando los planes de reestructuración de la siderurgia, del naval y de una serie de empresas en crisis que he citado anteriormente.

El señor LASUEN SANCHO: Yo creo que sus matices son correctos. Naturalmente yo no tenía por qué destacar estos matices, pues los suyos son correctos. Lo que no me ha contestado, para llegar al diagnóstico, es cuál es el valor aproximado de los activos de las empresas del INI en grandes cifras.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): En el año 1983 el consolidado está en los 3,4 billones de pesetas.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Y cuál es el pasivo exigible tanto a largo como a corto plazo?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): El pasivo exigible a largo plazo es de 1,5 billones, y a corto plazo 1,2 billones.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Cuál es la carga financiera anual de ese pasivo?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Del orden de 245.000 millones en 1984.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Sin amortizaciones?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Incluyendo amortizaciones.

El señor LASUEN SANCHO: Y, ¿cuál es el beneficio comercial? No el margen de explotación, sino el beneficio comercial, del cual hay que deducir los gastos financieros.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): ¿Antes de gastos financieros?

El señor LASUEN SANCHO: Don Eugenio Triana me protesta del concepto aquí definido. Beneficio comercial antes de los gastos financieros.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): En 1983 los resultados , antes de costes financieros, han sido de 40.000 millones de pesetas.

El señor LASUEN SANCHO: De forma que los beneficios comerciales no pueden pagar ni siquiera una cuarta parte de los costes financieros.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Los resultados, antes de costes financieros, han sido de 40.000 millones de pesetas.

El señor LASUEN SANCHO: O sea, una sexta parte.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Exacto.

El señor LASUEN SANCHO: Entonces, simplemente para equilibrar a cero, tienen que producir un incremento neto en la cuenta comercial, antes de costes financieros, de 240.000 millones, mediante reducciones de costes en el INI.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Efectivamente, y el equilibrio es lo que justifica el incremento en las transferencias del Estado y la subrogación de deuda.

El señor LASUEN SANCHO: ¿O sea, que para salvar una empresa con un patrimonio neto de 700.000 millones de pesetas, con un pasivo de 2 billones 700.000 millones de pesetas (es decir, el patrimonio neto no cubre nada más que el 20 ó 30 por ciento aproximadamente de la deuda total), tienen que obtener una reducción de costes de 240.000 millones de pesetas a partir de 1986?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Evidentemente. No conozco ningún proceso de ajuste industrial que se haya realizado en un solo año.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Qué proceso de ajuste piensa usted que puede llevar?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Esto entra ya en la evolución que realiza el grupo INI desde el año 1983, en el cual los beneficios, digamos los 40.000 millones antes de costes financieros, suponen un incremento importante. Hay un freno de las pérdidas en el año 1983, y para el año 1984 estimamos una cierta estabilización de las pérdidas correspondientes a 1983.

Detrás de todo ello hay dos fenómenos. Primero, el reajuste de la estructura industrial. Evidentemente, mientras no se reajusten las propias estructuras productivas de las empresas, el agujero que generan se va ampliando. En segundo lugar, hay un agujero histórico, en cuanto han sido pérdidas de ejercicios anteriores, que las empresas del Instituto deben de financiar cada año mediante endeudamiento, que para mantenerlo se ha recurrido en los últimos ejercicios al procedimiento de la subrogación.

Ahí hay, por tanto, un procedimiento por el cual se debe actuar en dos líneas. Primero, ajustando dimensión, plantilla e inversiones. Segundo, mediante saneamiento financiero. Ambas líneas de actuación son las que deben de ir permitiendo confluir la cuenta de resultados del conjunto de las empresas del INI hacia los números negros. Evidentemente, ésta es una labor difícil en cuanto que en muchos de estos sectores —y recuerdo que diez empresas generan el 90 por ciento de las pérdidas en el año 1983— el proceso de ajuste es lento y se trata de industrias con escasos márgenes de rentabilidad, por ejemplo, siderurgia integral, astilleros, etcétera, donde se puede aspirar a no perder dinero en el futuro, pero es mucho más difícil generar el «cash flow» necesario como para ir recuperando las pérdidas históricas.

El señor LASUEN SANCHO: Señor Croissier, para que todo el mundo pueda comprenderlo de una forma simple, ¿cuántas son en este momento las pérdidas por empleado del INI?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Hay 223.000 ó 224.000 empleados en las empresas y las pérdidas imputables al ejercicio fueron el año pasado 161.000, más 34.000 imputables a ejercicios anteriores por obra en curso, más 9.000 de ajustes patrimoniales; 203.000 si se incluyen las del ejercicio más las extraordinarias.

El señor LASUEN SANCHO: Incluyendo, naturalmente los beneficios de las empresas del sector energético. Por consiguiente, aproximadamente un millón por empleado.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Aproximadamente.

El señor LASUEN SANCHO: Ustedes tienen que reducir 200.000 millones de pérdidas. ¿Qué ajuste de plantillas tienen que realizar, suponiendo que no afecte dicha reducción al volumen de producción y a las ventas? Porque el cálculo que puede hacer cualquier persona no experta en esta materia es que sobra mucho más de la mitad de la nómina.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): No, eso es de un simplismo abusivo.

El señor LASUEN SANCHO.: Por eso, para que usted evite este equívoco.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Pero para contestarle a su pregunta tendríamos que ir empresa por empresa.

El señor LASUEN SANCHO: Eso lo haremos posteriormente. Ahora necesitamos una visión global.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Es que no se puede contemplar en su globalidad. Por ejemplo, no es alcanzable llegar al umbral de rentabilidad en la siderurgia antes de 1988-89, si no se realiza mediante un volumen de inversiones significativas y mediante reducciones de plantillas también muy significativas, que están previstas en el decreto de reconversión. Lo mismo pasa con los astilleros, y así en otra serie de empresas que no están sometidas a procesos de ajuste.

No me gustaría hablar de cifras globales que magnifican el problema. En realidad, es una combinación de inversión, ajuste de tamaño, más ajuste de las propias plantillas.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Usted cree que esto se puede realizar fácilmente? ¿Es decir, que la empresa pública, gestionada por empresarios públicos —como han hecho ustedes en la primera parte de su mandato legislativo—, puede realizar esos ajustes?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Por supuesto, si hay un Gobierno que ha asumido la reconversión de la empresa pública es el Gobierno que actualmente ocupa el Poder, o el Gobierno, por ser redundante. Es decir, la política seguida hasta ahora ha sido de nacionalización de pérdidas de empresas que se metían en el grupo INI, que a continuación no se ajustaban plantillas y que se dedicaban a perder dinero año tras año. Precisamente, el giro de la política industrial desde la llegada de este Gobierno ha sido que el proceso de reconversión se aplica a la empresa privada y a la pública. En el caso de la pública tenemos en este momento, por citar el caso más

candente, la construcción naval, donde se está haciendo un planteamiento de reajuste a la baja y recientemente el cierre de instalaciones siderúrgicas, etcétera.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Ustedes creen que la mística de la empresa pública es compatible con ese reajuste y que si no lo pueden hacer los empresarios lo pueden hacer ustedes?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): No es un problema de mística. Es un problema de realismo y de hacer comprender a los trabajadores del sector público y a la opinión pública de que por el hecho de que una empresa sea pública no tiene por qué estar ausente del proceso de reconversión, sino todo lo contrario. De ahí, precisamente, todos los planes de reconversión.

El señor LASUEN SANCHO: En Europa han pasado por este proceso muy anteriormente. Todo el mundo se ha convencido de que esta terapéutica no es la adecuada. Gobiernos socialistas como el sueco, gobiernos dirigidos por un Presidente socialista, aunque sean de coalición, como el italiano, y otros gobiernos han decidido, finalmente, que este tipo de destrucción de la industria privada a través del aumento de la industria pública es incontrolable y que la única forma de solucionar el problema es la reprivatización. ¿Están ustedes de acuerdo con este principio? ¿Van a reprivatizar claramente o no?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): El problema de la reprivatización o no, no debe ser planteado tampoco en términos globales. Yo estaría encantado de reprivatizar los astilleros. Si el señor Diputado tiene algún cliente potencial, estaría dispuesto a negociar rápidamente con él.

El señor LASUEN SANCHO: Se lo diré si lo tengo.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): De modo un poco irónico lo que le estoy planteando es que el INI ha recogido una serie de sectores básicos que han dejado de ser rentables para la iniciativa privada, pero que difícilmente son completamente anulables en la estructura industrial del país. Ello nos lleva a un planteamiento de reconversión para evitar que pierdan dinero pero, evidentemente, la rentabilidad de esos fondos a medio y largo plazo, mientras no haya una fuerte reactivación económica, es hartamente dudosa.

En definitiva, éste es el planteamiento que se está siguiendo con la construcción naval.

El señor LASUEN SANCHO: Entonces, ¿quieren reprivatizar las industrias sanas del INI y mantener públicas las no sanas?

El señor PRESIDENTE: Pregunta impertinente.

El señor LASUEN SANCHO: Muchas gracias, señor Presidnete del INI. Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente. También quiero agradecer aquí la presencia del señor Presidente del INI y desearle en su nueva andadura la mejor situación de racionalidad del Instituto y éxito en su gestión.

Mi primera pregunta —que ha sido en parte esbozada por el señor Lasuén—, señor Presidente del Instituto, es la siguiente. ¿Me puede dar la cifra de entrada de la globalización de pérdidas del Instituto durante 1984?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Con respecto a esta primera pregunta no estoy en condiciones, en este momento, de avanzar una cifra definitiva de previsioń de pérdidas para 1984. He dicho antes que esperamos estabilizarlas al nivel de 1983. Un mayor gr ado de precisión me resulta imposible, cuando estamos hablando de sesenta y dos empresas directamente participadas y de varios cientos participadas de modo indirecto, pero que repercuten en los cierres de ejercicio. Si a eso se le añaden los ajustes de auditoría y una serie de factores difícilmente previsibles de aquí a fin de ejercicio —y le puedo citar varios, desde las lluvias que invluyen en la rentabilidad de las eléctricas, a la rentabilidad de los fertilizantes, pasando por el precio del aluminio, pasando por las medidas de contención a las importaciones de nuestros productos siderúrgicos, que afectan seriamente a nuestras exportaciones, etcétera, o el tipo de cambio dólar-peseta—, todos ellos influyen de un modo absolutamente decisivo en las cuentas globales del grupo.

Por tanto, en este momento, le puedo decir que esperamos cerrar el ejercicio con una estabilización de las pérdidas del Grupo INI con respecto a 1983, pero me resulta imposible avanzar una cifra concreta.

El señor MARDONES SEVILLA: Mi segunda pregunta es sobre la previsión de pérdidas para 1985. Con esto que me dice el señor Presidente sobre 1984, yo me tengo que agarrar únicamente al argumento de plantear si el Instituto no tiene, al menos, un modelo de simulación matemática para calcular estas pérdidas y si tiene alguna estimación para 1985.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): En cuanto a las pérdidas de 1985 aspiramos a una reducción de las mismas; es decir que con respecto a 1984 ya no habría una estabilización, sino una sustancial reducción de las pérdidas.

Ello sería en vista a los planes estimados, empresa a empresa, en cada caso. Lo que pasa es que resulta muy difícil —insisto— aventurar una cifra que se convertiría fácilmente en un punto de referencia y que me parece no sería excesivamente riguroso. Sí, en cambio, puedo ha-

blar de la tendencia, y la tendencia era para 1984 de estabilización y para 1985 de reducción sustancial de las pérdidas del grupo INI.

El señor MARDONES SEVILLA: En cuanto a las consideraciones que tenía sobre las preguntas y cuestiones que plantea el PAIF, como bien ha reconocido también anteriormente el señor Lasuén en su turno de preguntas, no disponemos en la Cámara del PAIF del INI y, por tanto, huelga una pregunta sobre el mismo.

Paso a preguntarle al señor Presidente, cuál es en este momento el débito de todas las empresas del INI a la Seguridad Social.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): No dispongo del dato en este momento.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Lo podría facilitar a la Comisión, si es posible?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Lo puedo buscar. En el caso de astilleros, que es la deuda más importante, puede andar por los 30.000 millones de pesetas.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Sólo de astilleros 30.000 millones de deuda a la Seguridad Social?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Del conjunto de la construcción naval; hablo de memoria.

El señor MARDONES SEVILLA: De acuerdo. ¿Y una estimación aproximada del «holding»?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Fundamentalmente, la deuda está centrada en los astilleros.

El señor MARDONES SEVILLA: De acuerdo.

En el cuadro de financiamiento básico de que disponemos en la Cámara para el organismo Instituto Nacional de Industria, señor Presidente, se dice, en el origen de fondos, en el cuadro sistematizado, que las aportaciones de capital ascenderían a 117.500 millones de pesetas. ¿Va a ser ésa la única aportación de capital de que dispondrá el Instituto en 1985, en el origen de aportaciones de capital público?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): A esto hay que añadir lo que decía antes. Son 115 de aportación patrimonial; 2.500 en el caso de las empresas mineras para la ejecución del PEN, más los 90.000 millones de subrogación que serían equiparables a una aportación de capital.

El señor MARDONES SEVILLA: En este cuadro de financiamiento básico se sigue diciendo que la autofinanciación del Instituto está cifrada en 4.317.953.000 pesetas. ¿Me podría explicitar el señor Presidente cuál es la fórmula con que se va a hacer esa autofinanciación?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Este es el resultado de las tres cuentas que tiene el Instituto, que se reflejan en la cuenta de pérdidas y ganancias. Es decir, la cuenta de explotación, la cuenta de resultados de cartera y la cuenta de resultados extraordinarios. Se hace esta previsión mediante el juego de las tres cuentas, de ese superávit que me citaba anteriormente.

El señor MARDONES SEVILLA: Le pregunto a continuación si, a la vista de las partidas presupuestarias consignadas para 1985, en el tema de reconversión industrial, usted las considera suficientes o no.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Desde el punto de vista del INI, lógicamente el Instituto, igual que el resto de los organismos de la Administración, hace una solicitud que normalmente queda por debajo sustancialmente de las dotaciones finalmente adoptadas, lo cual me parece que, en definitiva, no es más que el reflejo de que los recursos son escasos y de la política presupuestaria y financiera que, en definitiva, aplica el Gobierno.

Desde este punto de vista, evidentemente, al INI le gustaría disponer de unos recursos mucho mayores en cuanto que ello le permitiría ir a un saneamiento mucho más rápido, especialmente de la deuda acumulada por sus empresas, motivada por déficit anteriores de esas empresas. En la medida en la cual se nos da un determinado volumen de aportación con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, todo el PAIF del INI se centra partiendo de ese dato sustancial de los Presupuestos del Estado.

El señor MARDONES SEVILLA: En este tema de la reconversión industrial, señor Presidente, quisiera preguntarle el grado de afectación que tiene ASTICAN. Por las noticias y notas que tengo aquí delante, ASTICAN es actualmente una de las empresas equilibradas financieramente o con beneficios.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): ASTICAN el año pasado perdió dinero, aunque los años anteriores había registrado unos ligeros beneficios. Es una empresa que, en la medida en que no se ha introducido en el campo de las nuevas construcciones, tiene una situación incomparablemente mejor que el resto de las empresas de astilleros que se dedican a la construcción de nuevos buques, puesto que sabido es hasta qué grado la crisis afecta fundamentalmente al campo de las nuevas construcciones mucho más que a los de las reparaciones. ASTICAN como empresa de reparaciones, evidentemente, tiene una problemática muy distinta del resto de las empresas. De ahí que también sea afectada de un modo mucho menor que

todas las demás empresas de construcción. Básicamente, el ajuste de astilleros previsto en el Plan Industrial es un ajuste centrado sustancialmente en una pequeña reducción de plantillas en base a jubilaciones anticipadas, de acuerdo con el Decreto de reconversión, aunque también se preveían determinados ajustes que pudieran realizarse por despido, pero que en este momento están siendo negociados en la mesa de seguimiento de la reconversión industrial.

El señor MARDONES SEVILLA: Paso a preguntarle, señor Presidente, por la cifra o la estimación, para 1985, del resultado de los expedientes de regulación de empleo en todas las empresas del INI que estén en capacidad de recibirlos, si se conoce la estimación.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): En este momento resulta imposible dar una cifra global de cuánto será el volumen de regulaciones, entre otras cosas por la propia naturaleza de los expedientes de regulación temporal, que son expedientes coyunturales y en función de la marcha de los pedidos de las empresas, de los «stocks» que vayan realizando, que será lo que obligue a las empresas a solicitar regulaciones temporales de empleo.

Por tanto, con un año de antelación, establecer el montante y el coste total de esas regulaciones resulta prácticamente imposible.

El señor MARDONES SEVILLA: Pero ¿no han impuesto ustedes ya, en los programas de las empresas del «holding» para 1985, aquéllas que tienen que ser objeto de reducción de plantilla?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Sí, pero ahí estamos hablando de ajustes definitivos de plantilla, no de regulaciones temporales.

El señor MARDONES SEVILLA: Me refiero también a ajustes definitivos de plantillas.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): En ajustes definitivos de plantilla, básicamente, tenemos el programa naval, el programa siderúrgico, del que son absolutamente conocidos y públicos los planes en marcha exactamente, y en el resto son ajustes en distintas empresas, que tienen planes en marcha a nivel de empresa, unos negociados ya y otros en fase todavía de negociación, pero la reducción sustancial de empleados en las empresas tendrá lugar en astilleros y en la siderurgia.

El señor MARDONES SEVILLA: Pero con las otras de ajuste definitivo de plantillas, señor Presidente, ¿me puede dar una cifra aproximada o la estimación que tengan ustedes?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): En este momento los astilleros han presentado un ajuste de plantillas a realizar antes de fin de año estimado en unos 10.000 empleos, 9.900 aproximadamente. Las previsiones para el campo de la siderurgia integral en cuanto que afecta a ENSIDESA en el plan de reconversión de la siderurgia integral están estimadas en torno a los 5.000 trabajadores, que era lo que preveía el decreto de reconversión; estos son los ajustes sustanciales a los cuales hay que añadir el realizado en AHM como consecuencia del cierre de la cabecera.

El señor MARDONES SEVILLA: Finalmente, en ausencia de los PAIF, utilizo un ejemplo comparativo entre Altos Hornos del Mediterráneo y la Agencia EFE.

En Altos Hornos del Mediterráneo los gastos de personal laboral ascienden, según los datos de que disponemos en la Cámara, a 2.971 millones de pesetas, no cuento las cuotas y prestaciones de gastos sociales; y en la Agencia EFE ascienden a 2.140.900.000 pesetas ¿significa esto que en la Agencia EFE han hecho ustedes un aumento de plantilla sustancioso durante 1984?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Betitsta): Desde luego, la comparación entre una empresa siderúrgica...

El señor MARDONES SEVILLA: Es a efectos laborales de plantilla porque son dos empresas muy significativas, una por la situación de crisis, Altos Hornos del Mediterráneo —lo explico, señor Presidente muy brevemente y a grandes rasgos—, que es una empresa de gran conflictividad en gastos de plantilla, y otra como EFE. Quisiera saber con relación a EFE cuáles son las previsiones de plantilla para 1985 con esta pregunta que le hacía previamente de las modificaciones de plantilla en 1984.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Hay un primer dato. El Instituto controla directamente y a través de sus cartas mensuales las empresas participadas mayoritariamente; no es el caso de la Agencia EFE, donde el Instituto tiene una participación minoritaria, por tanto, no está bajo los sistemas de control y seguimiento que realiza el INI periódicamente a sus empresas.

Desde luego, el plan del INI con todas las empresas controladas, es el de una sujeción estricta en el caso del año 1984 a la Ley de Presupuestos que ha permitido que en los últimos datos disponibles de julio de 1984 sobre el año anterior el crecimiento de gastos de personal estuviera aproximadamente en el 3 por ciento. Este es el crecimiento que han registrado los gastos de personal de todas las empresas del Instituto controladas, es decir, directamente controladas por el INI de modo mayoritario, y entre ellas no se incluye la Agencia EFE que, insisto, es controlada minoritariamente y, por tanto, no le puedo dar cifras.

El señor MARDONES SEVILLA: Le hacía esta pregun-

ta, señor Presidente, con la intencionalidad de preguntarle ya finalmente: ¿Existe en la previsión de actuación del Instituto para 1985 en aquellas empresas en que no es mayoritario el INI y, por tanto, no las controla, sean privadas o sean de control estatal, del patrimonio del Estado, como es el caso de EFE, retirar la participación del INI en aquellas empresas que no tengan beneficios?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Hay una enorme pluralidad de situaciones y por eso me resulta difícil trazar una directriz absolutamente común a todas ellas.

Las empresas participadas minoritariamente por el Instituto son de diverso cariz. Por ejemplo, las participadas por la SODI, que son la mayoría, en ellas hay una transitoriedad en la participación, incluso de tipo estatutario, de forma que a los cinco años la participación de las empresas en el INI es vendida a los accionistas privados, y éste es el mayor paquete de las participaciones minoritarias de las empresas públicas, de las empresas en cocreto del INI.

En otras, en general, desde luego con la participación minoritaria del INI, el Instituto está en una postura llamemos vendedora, es decir, no tenemos un especial interés en conservar las participaciones minoritarias en estas empresas. Esto es una verdad general que, evidentemente, está sometida a revisión caso por caso.

El señor MARDONES SEVILLA: Gracias, señor Presidente, no tengo más que preguntar.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Presidente del Instituto Nacional de Industria.

Señor Presidente de ENSIDESA, por favor.

(El señor Presidente de ENSIDESA, ocupa un lugar en la Mesa.)

Tiene la palabra el señor Lasuén, por el Grupo Popular.

¿Cuántas preguntas, señor Lasuén?

El señor LASUEN SANCHO: Voy a ser muy concreto y muy corto, señor Presidente. Señor Presidente de ENSIDESA en las cifras que se nos remiten, por lo que concierne a ENSIDESA las cifras previstas de ventas para esta empresa en 1985 son 197.114 millones de pesetas aproximadamente. No hay una distincioń entre las ventas en el mercado interno y las ventas en el mercado externo. ¿Nos podría dar las cifras a este repecto?

El señor PRESIDENTE DE ENSIDESA (Lozano Cuervo): Su señoría sabe que en este momento la siderurgia española está sometida a determinadas medidas...

El señor LASUEN SANCHO: Por eso se lo pregunto.

El señor PRESIDENTE DE ENSIDESA (Lozano Cuervo): Yo puedo decirle lo que ha ocurrido hasta septiembre de 1984 en que ENSIDESA ha exportado un millón de toneladas, que es aproximadamente el 40 por ciento de su producción total; de ese millón de toneladas el 40 por ciento corresponde a exportaciones a Estados Unidos. En este momento existen negociaciones que se escapan naturalmente de mi conocimiento y lo deseable para ENSIDESA sería mantener la cuota del año 1984. No puedo contestar exactamente a qué nos llevarán las negociaciones que de Gobierno a Gobierno se están llevando a cabo.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Y la cifra en valor de esas cuatrocientas mil toneladas?

El señor PRESIDENTE DE ENSIDESA (Lozano Cuervo): La cifra en valor del año 1984, se la puedo dar, exactamente a 30 de septiembre: 20.949 millones de pesetas.

El señor LASUEN SANCHO: E decir, aproximadamente el 20 por ciento de la cifra de ventas prevista para el año que viene.

El señor PRESIDENTE DE ENSIDESA (Lozano Cuervo): Aproximadamente, a 30 de septiembre.

El señor LAUSEN SANCHO: ¿Cuáles son las pérdidas previstas para 1985? ¿Son 23.750 millones de pesetas?

El señor PRESIDENTE DE ENSIDESA (Lozano Cuervo): Es la previsión del PAIF.

El señor LASUEN SANCHO: Es decir, que si no se produjera el equivalente de 20.000 millones de pesetas las cifras de pérdidas podrían aumentar muy significativamente.

El señor PRESIDENTE DE ENSIDESA (Lozano Cuervo): Estamos intentando atenuar ese efecto buscando otros mercados.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Un poco difícil?

El señor PRESIDENTE DE ENSIDESA (Lozano Cuervo): Un poco difícil porque, como usted sabe, el problema del mercado dentro de la siderurgia es el verdadero problema.

El señor LASUEN SANCHO: Las preguntas que le estoy haciendo, señor Presidente, se derivan de una preocupación objetiva. Usted no sé si recuerda cuáles han sido las previsiones de ventas de ENSIDESA desde 1980 a 1985, y las realizaciones de esas previsiones, así como las diferencias en previsiones de pérdidas. Si no las tuviera yo se las podría facilitar.

El señor PRESIDENTE DE ENSIDESA (Lozano Cuervo): Me habla usted de ventas.

El señor LASUEN SANCHO: Sí. Los errores de previsión en las ventas y, como consecuencia, las pérdidas.

El señor PRESIDENTE DE ENSIDESA (Lozano Cuervo): No tengo las desviaciones.

El señor LASUEN SANCHO: Pero ¿tiene usted las desviaciones sobre las pérdidas?

El señor PRESIDENTE DE ENSIDESA (Lozano Cuervo): Tampoco; tengo las pérdidas, pero no tengo las desviaciones.

El señor LASUEN SANCHO: Sistemáticamente es alrededor del 25 por ciento. Las ventas resultan siempre un 25 por ciento inferiores a las previstas y como consecuencia las pérdidas normalmente son el doble de las previstas. Esto no sé si ha sucedido bajo su presidencia o no pero éstos son sistemáticamente los hechos.

¿Sabe, por ejemplo, cuáles son las pérdidas acumuladas por ENDISESA hasta este momento?

El señor PRESIDENTE DE ENSIDESA (Lozano Cuervo): Sé las pérdidas que ha tenido en los ejercicios —las tengo aquí, mejor dicho— 1980, 1981 y hasta la previsión de 1984. No las tengo sumadas pero puedo sumarlas.

El señor LASUEN SANCHO: Son 133.000.825.000 pesetas.

El señor PRESIDENTE DE ENSIDESA (Lozano Cuervo): Si me permite S. S. le diría que las pérdidas del año 1983 que superaron aproximadamente en 7.000 millones a las de 1984, no son el doble de las previstas.

El señor LASUEN SANCHO: No, es la media del período. 133.000 millones de pérdidas acumuladas.

¿Sabe cuál es la deuda acumulada de ENSIDESA?

El señor PRESIDENTE DE ENSIDESA (Lozano Cuervo): Del orden de 200.000 millones de pesetas.

El señor LASUEN SANCHO: Coincide con nuestras cifras. Y ¿cuáles son las dotaciones presupuestarias que ha recibido ENSIDESA en estos cinco años?

El señor PRESIDENTE DE ENSIDESA (Lozano Cuervo): No lo tengo aquí. Podría decírselo pero no está aquí, no lo tengo a mano.

El señor LASUEN SANCHO: Aproximadamente el valor de las pérdidas: 100.000 millones.

Eso es todo lo que tenía que preguntarle. Muchas gracias.

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

Señor Presidente de HUNOSA. *(El señor Presidente de HUNOSA ocupa un lugar en la Mesa.)*

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Lasuen.

El señor LASUEN SANCHO: Gracias al señor Presidente de ENSIDESA, y gracias también al señor Presidente de HUNOSA, por asistir.

El señor PRESIDENTE: ¿Cuántas preguntas aproximadamente tiene que hacer?

El señor LASUEN SANCHO: Tan concretas como las de ENSIDESA.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra.

El señor LASUEN SANCHO: Señor Presidente, su empresa es una de las más estudiadas y analizadas por el Gobierno y tiene un contrato-programa probablemente de los mejores hechos. Nos gustaría cunsultarle las desviaciones registradas el año 1983 y en año 1984 sobre ese contrato-programa; algunas cifras significativas, y solamente con el fin de constatar si las predicciones de ventas, de beneficios, etcétera, que constan en el presupuestoa del Estado para su empresa son fiables o no.

Las pérdidas presupuestarias están, en definitiva, determinadas por estas características del contrato-programa, y nos gustaría ir directamente a dicho contrato para estudiar su grado de cumplimiento.

¿Qué opina usted de la evolución del primer indicador, las pérdidas de producción por conflictos laborales por 1.000 toneladas? Es una de las cifras que existen en su contrato-programa. Según nuestros datos, el año 1980 se perdieron 270 días de trabajo por tonelada; en 1981, 206; en 1982, 169, es decir, iba descendiendo y, de repente, en 1983 y 1984 los conflictos laborales, a pesar del contrato-programa y de que la gestión del Gobierno haría más previsible pensar que iba a haber una mejor situación laboral en HUNOSA, sin embargo aumenta y pasan a 200 días de conflicto. ¿Cuál es la evolución de este índice y por qué se produce esta inflexión de empeoramiento, en lugar de mejora?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Quiero aclarar primero a S. S. que actualmente HUNOSA no tiene ningún contrato-programa con la Administración; el que existía terminó el año 1983. Tenemos presentada una propuesta precisamente emplazados por la Ley de Presupuestos de 1984; esto está en manos del Gobierno, pero no hemos tenido todavía...

El señor LASUEN SANCHO: No, yo me refiero a 1983.

El señor PRESIDENTE DE HONOSA (Tesoro Oliver): El motivo del aumento de conflictividad en el año 1983-1984 creo que es bastante claro, y ha sido dicho ya en varias ocasiones por mí.

De una manera que me atrevo a decir anómala, en el sentido de que no es previsible que se repita a corto plazo, se presentaron tres «borrascas» conflictivas sucesivas. En primer lugar, fue en el verano del año pasado la discusión y promulgación de la Ley de jornada máxima, que desató una conflictividad laboral importante en este

país, y HUNOSA es una caja de resonancia de primer orden. A continuación, aprobada esta ley en agosto del año pasado, durante el otoño se estuvo discutiendo precisamente el Estatuto del Minero, que, por decirlo con una anécdota, cuando hubo que hacer un encierro de todos los mineros de España, o de una representación de ellos, se fueron a encerrar en un pozo de HUNOSA. Tuvimos todo el otoño de conflictividad debido al Estatuto del Minero, y cuando ya se resolvió esto a primeros de año, entramos en la negociación del convenio colectivo a tres años de HUNOSA, que precisamente había terminado en el año anterior, y tuvimos una conflictividad muy alta a lo largo de los cuatro primeros meses, hasta que se firmó a finales de abril. Quiero decir esto porque, de una manera que también queda positivamente clara, a partir de la firma del convenio colectivo, a finales de abril de este año, han venido seis meses continuados de clima laboral estable, de gran tranquilidad y de recuperación de la empresa en un sentido muy positivo, y que está siendo la tónica del último medio año.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Y a qué se debe la caída del número de kilogramos extraídos por jornal desde la cifra de 789, en el año 1984? Había habido un ligero aumento en la productividad hasta el año 1982, y a partir de ahí se produce una caída.

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Fundamentalmente es por la misma causa, porque al haber más absentismo debido a la coflictividad, y no sólo al absentismo reconocido directo por conflictividad, sino que antes, durante y después de la conflictividad, hay un ambiente de contestación, de disgusto, y se disminuye el rendimiento clarísimamente.

El señor LASUEN SANCHO: Ese es el otro índice que le iba a consultar, el índice de absentismo que también aumenta a partir de 1982.

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Es por la misma razón.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Y los costes de explotación también aumentan por esa misma razón?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Yo creo que todo se ha debido, repito, a tres borrascas continuadas nacionales, que tenían un epicentro históricamente reconocido en HUNOSA, y que fueron la Ley de jornada máxima, durante el verano del año pasado, el Estatuto del Minero, en el otoño, y luego un problema nuestro particular del convenio colectivo en el invierno de este año.

El señor LASUEN SANCHO: Y eso a pesar de que las subvenciones de HUNOSA son considerables.

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Yo quiero repetir otra vez que la firma del convenio colectivo ha traído una estabilidad considerable a la empresa. El convenio es a tres años y llevamos seis meses en que ni siquiera aparecemos en los periódicos.

El señor LASUEN SANCHO: O sea, ¿usted cree que esta vez las previsiones se cumplirán?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Yo no quiero ser optimista, de ninguna manera; lo que estoy constatando es un hecho: que llevamos seis meses muy positivos de normalización en la empresa, y que la empresa mejora continuamente debido a la paz social que trajo el convenio colectivo firmado.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Usted nos puede decir cuál es la diferencia del coste por tonelada de la hulla equivalente en España, en Europa, en Estados Unidos y en Japón?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): ¿De la hulla de 1.000 kilocalorías por kilogramo a cielo abierto?

El señor LASUEN SANCHO: Sí, a eso me refiero.

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Yo creo que no es comparable cuando hay yacimientos explotables a cielo abierto con capas de gran potencia. Desgraciadamente, los recursos de otros países no son comparables a los nuestros, porque supongo que preguntará por HUNOSA, no nacional.

El señor LASUEN SANCHO: Por HUNOSA.

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): A nosotros la termia puede que nos esté costando en este momento, globalmente (hablo de todo tipo de carbón), aproximadamente a 2,20 pesetas.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Descontando las subvenciones?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Descontando las subvenciones, no; coste.

El señor LASUEN SANCHO; ¿Con la subvención incluida?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): No, a cómo cuesta el producirla, luego la subvención equilibrará más o menos. A 2,20 la termia de producción.

De una manera realista esto podría reducirse a 1,80, según los planes en los que estamos inmersos a medio plazo, y me estoy refiriendo a un horizonte como el de 1990.

En este momento la termia, puesta fuera de puerto, importada desde cualquier país, porque la que se recibe en el mercado internacional es competitiva, con los costes de transporte, puesta en central, que es su principal

consumidor, estaría en 1,50. Y también le he dicho 2,20 puesta en central.

El señor LASUEN SANCHO: O sea, ¿una diferencia de 0,70 por termia?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Sí, que puede bajar a 0,30.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Y el diferencial de salarios españoles respecto del diferencial de salarios de otros países? Esta pregunta se la hago exclusivamente porque hay una elección importante en este país que realizar y que se está haciendo en todos los países europeos. El único país que estaba manteniendo pozos poco justificables era Inglaterra; todos los demás están reduciendo la producción interna de carbon. En España alguna vez tendremos que evaluar seriamente si es necesario mantener las explotaciones existentes o si es necesario reducirlas hasta que sean competitivas.

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Si me permite S. S. también un comentario, un factor que me parece muy importante aquí es si podemos embarcarnos en una aventura de más dependencia energética del extranjero, puesto que observe cómo por la ligereza y la alegría en llenarnos de industrias consumidoras de petróleo, estamos diez años pagando ciento por uno. *(El señor LASUEN SANCHO: Eso ya lo ha decidido el Gobierno socialista.)* Lo que quiero decir es que probablemente el tener una cobertura con recursos propios, tal y como figura en el PEN como uno de sus objetivos fundamentales, el disminuir la vulnerabilidad energética de España, sea como un seguro económico muy importante e interesante. Y si la diferencia es de treinta céntimos, yo, desde la óptica de la economía nacional, apostaría por ello.

El señor LASUEN SANCHO: Muchas gracias, señor Presidente. Eso ya se discutió cuando tratamos el PEN y debatimos precisamente ese punto de vista de la vulnerabilidad, porque hay otras opciones que no cuestan 0,30 por termia, sino que son competitivas.

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

Señor Presidente de Astilleros Españoles. *(El señor Presidente de Astilleros Españoles ocupa un lugar en la Mesa.)*

Tiene la palabra el señor Lasuén.

El señor LASUEN SANCHO: Muchas gracias, señor Presidente de Astilleros Españoles, por su presencia. Tengo muy pocas preguntas que hacerle; lo único que nos interesa en este trámite es comprobar la fiabilidad de las cifras incluidas en el presupuesto.

La primera duda que nos surge respecto de la fiabilidad de las cifras es la información relativa al año 1983. Las cifras del balancee de Astilleros Españoles a 31 de diciembre de 1983 dan unas pérdidas de 40.139 millones de pesetas, mientras que las cifras que nos dio el antiguo Presidente del INI, en su comparecencia en la Comisión de Industria, sobre los mismos Astilleros Españoles, daban una pérdida de 27.000 millones. ¿Cuáles son las cifras reales, las que dio el Presidente del INI o las que están incluidas en el balance? Ambas son referidas al mismo ejercicio 1983.

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): El total de las pérdidas del año 1983 de AESA, y que incluyen las filiales suyas, que son JULIANA, ASTACE Y ASTANDER, son de 40.140 millones. La razón de la diferencia con respecto a la cifra que S. S ha dado, es el ajuste de la obra en curso. Hasta ahora, tradicionalmente en los balances de Astilleros se venía imputando a lo que era obra en curso la valoración del buque, es decir, el coste que se había contratado, y no lo que podía ser la pérdida de la obra en curso inmersa en esta operación. De tal manera que uno de los primeros problemas con que nos encontramos fue que era la fecha de la entrega de los buques había una serie de intereses, y entre ellos el de la propia empresa, en no producir la entrega en el momento adecuado, puesto que entonces era cuando afloraban las pérdidas totales de la obra en curso a lo largo de la construcción del buque. Consultados los auditores, que habían admitido el criterio anterior, se vio que una manera de sanear esta situación en la de ir imputando año a año la pérdida de la obra en curso a medida que iba avanzando la misma, de tal manera que la afloración de estas pérdidas no fuera en el mismo momento de la entrega. Esta era una de las razones por las cuales cuando yo me hice cargo de la presidencia de Astilleros Españoles, en el conjunto de las empresas había 37 buques sin entregar; una de las razones, repito.

La diferencia de este ajuste es la que S. S. señalaba. Por tanto, ésta sería la explicación de ese incremento de las pérdidas, pues, efectivamente, sobre la cifra de 27.178 millones que yo tenía, han aflorado los 40.140.

Quiero señalarle que había buques en construcción cuya pérdida en obra en curso significaba, aproximadamente, otro tanto del precio de contratación, y esto en buques de cuatro mil o cinco mil millones de pesetas —tengo aquí la lista exacta, si a S. S. le interesa— originaba el problema que antes señalaba de que coincidían en la no entrega de los buques tres intereses fundamentales: uno, el de la situación contable; dos, el de la factoría, fuerzas sindicales, locales, etcétera; y otro, el no interés del armador por recibirlos. Esto iba creando un problema creciente en los astilleros, cuya consecuencia era lo que le he señalado al principio, es decir, la existencia de 37 buques sin entregar hace un año y unos meses aproximadamente.

El señor LASUEN SANCHO: Esta pregunta tenía exclusivamente como fin contrastar si el optimismo del Presidente del INI en junio de 1983 era justificado o no respecto a Astilleros Españoles. Es obvio que no era justificado debido a este error de 13.000 millones de pesetas en las pérdidas reales. Sistemáticamente, se ha producido la sobreestimación de las ventas y la infraestimación

de las pérdidas desde el año 1980. Como resultado, las pérdidas acumuladas por Astilleros Españoles hasta este momento, ¿de cuánto son?

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): No entiendo la pregunta exactamente.

El señor LASUEN SANCHO: En ejercicios anteriores, ¿cuántas pérdidas ha producido Astilleros Españoles desde 1979, por ejemplo?

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): Le puedo decir cuáles han sido las pérdidas desde el año 1979, lo cual no quiere decir que estén acumuladas, en mi opinión.

El señor LASUEN SANCHO: Acumulables. Cuando se produce el proceso de acumulación están acumuladas.

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): En el año 1977, las pérdidas de AESA fueron de 1.855 millones; en el año 1978, de 8.111 millones; en el año 1979, de 8.917 millones; en el año 1980, de 17.398 millones; en el año 1981, de 23.448 millones; en el año 1982, de 19.956 millones, y en el año 1983, de 40.140 millones.

El señor LASUEN SANCHO: Ciento cuarenta y tantos mil millones de pesetas en total.

¿Y el pasivo ajeno —ése sí está acumulado— exigible a corto y largo plazo?

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): No tengo aquí exactamente los datos para responderle con rapidez, pero se los puedo suministrar.

El señor LASUEN SANCHO: Aproximadamente.

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): ¿Ha dicho el pasivo exigible?

El señor LASUEN SANCHO: Sí. Lo podemos encontrar incluso en el presupuesto del Gobierno, calculando a un coste de interés normal la cifra de gastos financieros.

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): En estos momentos no tengo aquí este dato, pero, insisto, se lo puedo suministrar dentro de unos minutos, en cuanto pueda consultar la información de que dispongo. Creo que a lo largo de la sesión podré responderle.

El señor LASUEN SANCHO: Los gastos financieros son 14.616 millones, que a un tipo de interés del 15 por ciento normalmente son más de cien mil millones de pesetas, aproximadamente 105.000 ó 106.000 millones. Es decir, son unas pérdidas de 130 ó 140.000 millones y un pasivo exigible de 112.000. ¿Las ventas previsibles para el año 1985 son de 39.000 millones de pesetas?

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): Para el año 1985, sí, efectivamente.

El señor LASUEN SANCHO: Que dejarán un margen bruto ¿de cuánto?

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): Tampoco se lo puedo decir ahora exactamente.

El señor LASUEN SANCHO: Me parece que son 39.000 millones, según las cifras suyas.

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): Insisto en que tampoco tengo aquí este dato.

El señor LASUEN SANCHO: Pero, ¿qué calcula usted de margen? Aproximadamente, un porcentaje de las ventas.

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): ¿El margen bruto?

El señor LASUEN SANCHO: Sí.

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): Un 15 por ciento, aproximadamente.

El señor LASUEN SANCHO: Eso daría un margen bruto de 6.000 millones de pesetas y, por tanto, en 1985, el agujero financiero sería todavía de 8.000 millones de pesetas anual.

Y esos 39.545 millones de pesetas, ¿a qué nivel de productividad? ¿Cuántas toneladas por jornal?

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): ¿En el año 1985?

El señor LASUEN SANCHO: Sí.

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): Tenemos una previsión de 144.000 TRBC, en el conjunto.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Y cuántos jornales?

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): Es fácil. Hay que dividir treinta y tres horas TRBC, descontando el 15 por ciento por absentismo y un 15 por ciento...

El señor LASUEN SANCHO: Dígamelo, para compararlo con las cifras internacionales.

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): La comparación es clara. Estamos intentando aproximarnos a las treintas horas TRBC, que es la cifra internacional. El año 1985 esperamos alcanzar las cuarenta y cuatro horas TRBC.

El señor LASUEN SANCHO: Japón está en veintiocho.

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): Hay algunos astilleros que están en dieciocho.

El señor LASUEN SANCHO: Suecia, en treinta.

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS (Sancho Llerandi): Sí, aproximadamente.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Me ha dicho cuarenta y cuatro?

El señor PRESIDENTE DE ASTILLEROS ESPAÑOLES (Sancho Llerandi): Sí, cuarenta y cuatro. Eso pensamos. En este momento, la mayor parte de las factorías están en sesenta y seis horas TRBC. Estamos intentando aproximarnos, al final del horizonte, es decir, al final de 1986, a treinta y tres horas TRBC. Por tanto, el año que viene estamos previendo cuarenta y cuatro horas TRBC.

El señor LASUEN SANCHO: Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Señor Presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos.

(El señor Presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos ocupa un lugar en la Mesa.)

El señor PRESIDENTE: El señor Mardones tiene la palabra. ¿Cuántas preguntas va a hacer su señoría?

El señor MARDONES SEVILLA: Voy a hacer tres, señor Presidente, que pueden ser cuatro, dependiendo de la contestación de la tercera. Como máximo, cuatro.

Señor Presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos, agradeciendo su presencia aquí, paso rápidamente a hacerle la primera de mis preguntas.

¿Podría decirme cuál es la previsión en el cierre del ejercicio de 1984 de su Instituto en la cuenta de pérdidas y ganancias?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS (Boada Vilallonga): Yo creo que para contestar correctamente al señor Diputado podemos darle dos datos distintos. Uno puede ser la suma de resultados de todas y cada una de las empresas, y otro los resultados del Instituto.

Quizá son más significativos los resultados de todas y cada una de las empresas, especialmente su «cash-flow».

El señor MARDONES SEVILLA: Sí, a eso me refiero.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS (Boada Vilallonga): Nosotros tenemos previsto en el año 1984 tener un «cash-flow», o esa suma de «cash-flow» positivos de todas las empresas del Instituto, del orden de 90.000 millones de pesetas; entre 85 y 90.000, depende un poco de cómo se cierre ENAGAS. Pero la suma de «cash-flow» será, como le digo, entre 85 y 90.000 millones de pesetas. Y la suma de resultados de todas las empresas del Instituto, en el año 1984, dará una cifra del orden de 16 ó 17.000 millones de pesetas, positivo. Naturalmente, después de las amortizaciones extraordinarias que hacemos cada año para anular en cinco años las pérdidas por diferencias de cambio que tenemos.

Esta sería la primera parte de la contestación. Si usted se refiere al Instituto en sí, el tema es diferente, porque el Instituto los únicos ingresos que tiene son los dividendos que le dan las compañías. Y los resultados positivos del Instituto, como «holding», pueden ser, el año 1984, del orden de 2.000 millones de pesetas. Pero seguramente este dato no es muy ilustrativo. El más ilustrativo es la suma de «cash-flow» y de resultados de las compañías.

El señor MARDONES SEVILLA: Por supuesto. Muchas gracias, señor Presidente.

Mi segunda pregunta es la siguiente. En la Memoria de los Presupuestos Generales del Estado que nos ha remitido el Gobierno, en las subvenciones a empresas por parte del Ministerio de Industria y Energía, se dice, en su Capítulo IV de Transferencias Corrientes, que se han dejado de figurar para 1985 las subvenciones corrientes a ENAGAS y BUTANO, por importes totales de 11.000 millones de pesetas. ¿Esto a qué se ha debido, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS (Boada Vilallonga): Nosotros pedimos al Gobierno, para que lo incluyera en los Presupuestos, una cifra de 11.000 millones de pesetas, para efectuar una nueva ampliación de capital en ENAGAS. El Gobierno ha considerado que quizá no hacía falta esta cantidad, que de 11.000 quedó en 10.000, y últimamente la ha suprimido.

También habíamos pedido una cantidad de subvención para ENIEPSA, o sea, para exploración, de 9.000 millones de pesetas. En principio, se bajó a 5.000 millones de pesetas, y luego el Gobierno, en los últimos Presupuestos, los ha suprimido.

Este año, por tanto, el Instituto Nacional de Hidrocarburos no tiene absolutamente ninguna cantidad procedente de los Presupuestos Generales del Estado. Ni ninguna de sus empresas. Ni para ampliaciones de capital ni para ayuda a exploración, como en años anteriores. El porqué el Gobierno los ha quitado, yo la verdad es que no lo sé. Porque el Gobierno es el Gobierno, pero me imagino que lo ha hecho teniendo en cuenta dos circunstancias, que son que el Instituto tiene unos resultados bastante positivos, un «cash-flow» bastante positivo, y habrá pensado que ya podemos andar por nuestra cuenta.

De todas maneras, le voy a dar una explicación, desde mi punto de vista. Realmente, ENAGAS iba a tener este año una ampliación de capital (el año 1985), de 11.000 millones de pesetas, procedente del Presupuesto. La verdad es que la estructura financiera de ENAGAS en los últimos cuatro años ha mejorado bastante. Yo le diría a usted que el año 1981 ENAGAS tenía unos fondos propios que eran el 16 por ciento sobre los totales, el año 1982 era el 17, el año 1983 fueron el 27 y el año 1984, cuando cerremos el año, los recursos propios sobre el total de recursos será el 35 por ciento.

Por tanto, ha mejorado hasta la estructura financiera, como digo, y quizá el Gobierno habrá pensado que habiendo mejorado su estructura, no hacen falta más ampliaciones de capital por el momento.

En el caso de ENIEPSA, en el tema de la exploración, de poder hacer más exploración, esto ya es una pena. Pienso también que puede haber ocurrido lo siguiente: nosotros pedimos 9.000 millones. En un primer borrador de Presupuesto, el Gobierno puso 5.000.

La verdad es que en el año 1985 ENIEPSA va a tener 5 ó 6 mil millones de pesetas más, aproximadamente, de ingresos de lo previsto, porque estamos extrayendo bastante cantidad de gas de Serrablo. Por tanto, posiblemente, el Gobierno habrá pensado que, como lo había dejado en 5 mil y los ingresos van a aumentar en el año 1985 entre 5 y 6 mil de gas de Serrablo, quizás, ha pensado que se podían quitar los 5 mil millones, porque nosotros no ingresamos 5 mil millones más.

De todas maneras, quisiera decirle al señor Diputado, si me permite el señor Presidente, quitar dinero de exploración es una pena. Nosotros pensamos que el mejor dinero que se puede invertir en este país es dinero en exploración. Yo me permito recordar a los señores Diputados que de todos los consumos energéticos, dentro, naturalmente, de hidrocarburos, el 80 por ciento lo importamos y el 20 por ciento nos pertenece, sea dentro de España o bien por recursos que tenemos en el extranjero; ahora, teniendo que importar el 80 por ciento, cualquier cantidad que se invierta para exploración me parece que siempre será poca. Existe, además, otro problema: el motor de la exploración en España somos nosotros. Nosotros estamos asociados con multinacionales en todas las exploraciones que hacemos y representamos, aproximadamente la mitad. Por tanto, cuando nosotros empezamos a invertir menos, porque disponemos de menos fondos, es decir, si nosotros dejamos de invertir una peseta, las multinacionales dejan de invertir otra peseta, y, por consiguiente, de cada peseta menos que nosotros invirtamos en España se invierten dos pesetas menos, porque, repito, nosotros somos el motor, somos aproximadamente la mitad y la otra mitad son, aproximadamente, multinaciones y algunas otras compañías.

En todo caso, por qué el Gobierno lo ha quitado, yo no se lo puedo contestar. Lo que trato es de explicarle por qué me parece que lo han quitado. Quizá la explicación más genérica de todo sería que habrán dicho que un Instituto que tiene un «cash flow» positivo de más de 90 mil millones de pesetas, ya no hace falta que le den subvenciones procedentes del Presupuesto, supongo.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Presidente, entonces, con lo que usted me dice, le pregunto, ¿va a significar una reducción, por tanto, de los programas de inversión y de trabajo de esas empresas la desaparición de las subvenciones o de la ampliación de capital social?

A este respecto, quisiera hacerle una aclaración, puesto que no sé si estamos hablando de las mismas cifras, antes de que me responda a esta pregunta.

Cuando le he hecho la anterior, y referida a ENAGAS Y BUTANO, me estaba refiriendo al Capítulo 4, de los Presupuestos del Ministerio de Industria y Energía, donde le decía, repito, que dejaban de figurar en 1985 las subvenciones corrientes a ENAGAS y BUTANO por importes totales de 11.000 millones de pesetas, mientras que, en los Presupuestos, también, del Departamento de Industria, en el Capítulo 7, se dice, en transferencias a empresas, al final, en el documento de la Memoria, lo siguiente. «Al mismo tiempo, dejan de figurar en el Presupuesto para 1985 las transferencias de capital al Instituto Nacional de Hidrocarburos para ampliación del capital social de ENAGAS —aquí ya sólo ENAGAS— y el Plan de exploración interior y exterior de hidrocarburos por importes de 11.660 millones de pesetas y 10.943,4 millones de pesetas, respectivamente.» No sé si en la anterior respuesta del señor Presidente del INH se refería a estas dos consignaciones presupuestarias que desaparecen, vía Capítulo 4, del Ministerio de Industria, en subvenciones a empresas, y vía Capítulo 7, de transferencias a empresas, para estos dos conceptos distintos. Yo estaba distinguiendo entre subvenciones a ENAGAS, BUTANO o ENIEPSA, y ampliaciones de capital social en ENAGAS y en el Plan de exploración interior y exterior de hidrocarburos.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS (Boada Vilallonga): Yo creo que, señor Diputado, se refiere a que nosotros pedimos como Instituto a Industria e Industria seguramente pediría a Presupuestos. Para el año 1985, nosotros pedimos 11.000 millones de pesetas de ampliación de capital de ENAGAS y 10.000 millones de pesetas para el Plan de exploración de ENIEPSA-HISPANOIL.

Entiendo que, al empezar a hacer estos Presupuestos, estas cantidades quedaron reducidas a 10.000 y a 5.000, y, ahora, han quedado reducidas a cero en lo que se refiere al año 1985. En lo que se refiere al año 1984, los 11.660 millones de pesetas para ampliación de capital de ENAGAS, fueron aprobados y nos los están pagando religiosamente. Por lo que se refiere a una subvención que había obtenido BUTANO en los Presupuestos de 1984 de 4.500 millones de pesetas, ésta se cobró y, luego, se reintegró; por tanto, efectivamente, ha sido anulada.

Para resumir, del año 1984, en el que estamos, los presupuestos han sido respetados, 11.660 millones de pesetas de ampliación de capital de ENAGAS, que nos los están pagando en doceavas partes, como es costumbre y está establecido. En cambio, la subvención de BUTANO,

que figuraba en los Presupuestos de 1984, ha sido anulada. Las otras subvenciones, para el Plan de exploración y para ENAGAS del año 1985, que son los Presupuestos que ahora se están contemplando, me imagino, en estas sesiones, han sido absolutamente anuladas por el Gobierno y, por tanto, no figura cantidad alguna para el Instituto Nacional de Hidrocarburos en el año 1985.

El señor MARDONES SEVILLA: Entonces, le repito, señor Presidente, mi última pregunta: ¿Qué fórmula de solución va a dar el Instituto a esta reducción a cero? ¿Va por vía de paralizar o reducir programas o proyectos de inversión o van ustedes a una fórmula de autofinanciación generada por el propio Instituto?

Perdón, lo digo, señor Presidente, porque en una de sus últimas comparecencias en la Comisión de Industria del Congreso de los Diputados, usted habló muy favorablemente de los Planes de exploración interior y exterior de hidrocarburos, y tanto mi Grupo como yo compartimos plenamente esa política de la exploración de recursos de hidrocarburos y la suscribimos enteramente porque es el futuro de garantía de las prospecciones petrolíferas en que participe el Instituto o alguna de sus empresas, y que, ahora, esto, en su recorte, es decir, que se haya reducido a cero no significa que haya decaído la filosofía o la política de esta línea y que, por tanto, para mantenerla, le pregunto por la fórmula ahora: ¿Se reducen programas o se va a una auto-financiación?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS (Boada Vilallonga): Por lo que se refiere a ENAGAS, que es la primera pregunta, al no haber ninguna ampliación de capital, qué va a pasar con ENAGAS, le diré que, al no haber ninguna ampliación de capital, con ENAGAS no va a pasar absolutamente nada distinto de lo previsto, porque estas cantidades estaban fundamentalmente destinadas a la inversión que tenemos que hacer para traer el gas a Madrid. Como esta inversión de traer el gas a Madrid no está aprobada todavía por el Gobierno, por circunstancias fácilmente comprensibles dadas las conversaciones con Argelia, y además, aunque en este momento nos autorizaran, ya no tenemos tiempo de efectuar esta inversión el año que viene. Por consiguiente, la inversión disminuirá, pero hubiera disminuido igual porque no tenemos la autorización del Gobierno todavía para traer tubos de gas a Madrid.

Por lo que se refiere a ENIEPSA, es decir, plan de exploración, efectivamente, vamos a hacer 5.000 millones de pesetas menos de exploración; así es. Y vamos a hacer 5.000 millones de pesetas menos de exploración, porque nosotros entendemos que la exploración hay que hacerla con fondos propios, ya que pensamos que, de ninguna manera, se puede hacer con fondos ajenos. Entonces, de toda la inversión que el Instituto Nacional de Hidrocarburos tiene previsto hacer para 1985, algo más del 95 por ciento la vamos a autofinanciar y, para poder mantener esta cifra de autofinanciación prácticamente del 95 por ciento, tenemos que disminuir 5.000 millones de pesetas en exploración, toda vez que estos millones de pesetas no están en los Presupuestos, porque si no, tendríamos que hacer exploración con fondos ajenos, lo que nos parece una temeridad.

El señor MARDONES SEVILLA: Luego, tengo que presuponer con lo que me dice, señor Presidente, que va a haber una modificación del cuadro de financiamiento básico del INH, dado que en el documento de que disponemos en la Cámara en cuanto a las sociedades estatales que perciben subvenciones en la estructura presupuestaria y estados financieros, se dice, en su página 134, en el apartado de origen de fondos, que la autofinanciación del Instituto será de 705 millones de pesetas. Aquí parece una autofinanciación. En el cuadro de financiación básico del Instituto Nacional de Hidrocarburos, en los documentos que se nos han facilitado por el Ministerio de Economía y Hacienda, remitidos a esta Cámara, dice: «Autofinanciación, 705,057 millones de pesetas.»

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS (Boada Vilallonga): Este es un presupuesto del «holding», que es muy poco significativo, porque 700 millones son muy poco significativos.

La inversión que tenemos prevista en el año 1985, entre el Instituto y todas las empresas del Instituto, es una cifra del orden de 90.000. Esta cifra la vamos a autofinanciar en algo más del 95 por ciento. Lo que ocurre es que al habernos quitado dinero de exploración, vamos a hacer menos exploración para mantener el porcentaje de autofinanciación, porque entendemos que la exploración hay que hacerla con fondos propios.

La contestación al señor Diputado es positiva: vamos a disminuir un poco la exploración en España.

El señor MARDONES SEVILLA: Finalmente, me podría concretar el señor Presidente los planes de expansión de las otras empresas del INH, las que tutela, ¿en qué línea van a ir en 1985, principalmente en cuanto a cuantías de inversión y proyectos?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS (Boada Vilallonga): En cuanto a exploración dentro de España lo que tenemos previsto hacer como inversión son 33.000 millones de pesetas. En cuanto a exploración y explotación dentro de España, 34.000 millones de pesetas. En cuanto a exploración y explotación, fuera de España, 15.000 millones de pesetas.

En refino, entre ENPETROL y PETROLIBER tenemos prevista una inversión de unos 9.000 millones de pesetas. En cuanto a ENAGAS, tenemos prevista una inversión de unos 16.000 millones de pesetas. Esta inversión de ENAGAS, de 16.000 millones de pesetas, se puede ver reducida si tardamos tiempo en obtener la autorización para venir a la zona centro, pero el PAIF estaba hecho en el mes de junio de este año, contando con venir a la zona centro.

En cuanto a BUTANO tenemos prevista una inversión de 6.000 millones de pesetas. Y en cuanto a CAMPSA

tenemos prevista una inversión de otros 6.000 millones de pesetas. Estas son las inversiones que tenemos previsto hacer en las siete empresas principales.

El señor MARDONES SEVILLA: Los 9.000 millones de refino, señor Presidente, ¿en qué aplicación van, «grosso modo»?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS (Boada Vilallonga): En mejoras y ahorro energético, en Puertollano, 600 millones; la primera fase de la conversión de la refinería de Escombreras, 1.500 millones. Luego hay una serie de partidas pequeñas de mejoras, de ahorro energético; modificación de una fracción de Puertollano; la planta de hidrogeneración de aceites de Cartagena, etcétera. En total suman la cantidad que le he dicho. Son todos proyectos relativamente pequeños. El mayor es de 1.500 millones de pesetas.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Proyectos nacidos de la propia estructuración de la política del INH, o alguno de ellos impuestos por el Plan Energético Nacional?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS (Boada Vilallonga): Naturalmente que seguimos fielmente al PEN y nos adaptamos a él. Lo que estamos haciendo en nuestras refinerías es optimizarlas, y para ello no quedan más que inversiones relativamente pequeñas. Porque las inversiones grandes, en nuestras refinerías, están terminadas. De manera que realmente son inversiones relativamente pequeñas de ahorro energético y de mejora de efectividad de las refinerías.

El señor MARDONES SEVILLA: Se lo decía, señor Presidente, y ya tuvimos ocasión de debatirlo aquí en ocasión del PEN, dado que el PEN juzgaba el exceso de capacidad del refino existente en términos generales en todas las refinerías españolas, el INH u otras. Lo digo por si había una adaptación o reajuste presupuestario a la baja, por esta indicación de los datos que tengo.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS (Boada Vilallonga): Lo que ocurre es que durante los últimos tres años hemos hecho todas las inversiones importantes necesarias para ponerlas a escala del mundo y fabricar más productos ligeros y menos productos pesados. Prácticamente no nos queda nada de inversión. El excedente de capacidad habrá que desmontarlo en su momento, porque son instalaciones prácticamente obsoletas.

El señor MARDONES SEVILLA: Nada más, señor Presidente, sino darle las gracias y celebrar la cuenta de resultados del año 84, y lamentar las reducciones en el plan de exploración.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos.

El señor PRESIDENTE: Va a comparecer ahora el señor Presidente de SEAT. *(El señor Presidente de SEAT ocupa un lugar en la Mesa.)*

El Grupo Popular va a preguntar al señor Lasuén.

El señor LASUEN SANCHO: Muchas gracias, señor Presidente, y gracias también al Presidente de SEAT por su amable comparecencia.

Señor Presidente de SEAT ¿cuáles son las previsiones de ventas exteriores de SEAT y cuáles las interiores, para el año que viene? No hay esa distinción en el presupuesto y sería necesario que la destacara. Es decir, del total de ventas, cuántas son ventas internas y cuántas ventas exteriores.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Puedo decir una cifra de memoria en unidades, primero, y luego lo podemos cuantificar en pesetas.

Partiendo de una cifra de 1984, en donde aproximadamente cerraremos con unas 156.000 unidades, quiero recordar aquí que 156.000 unidades de exportaciones en 1984, supone exactamente el 90 por ciento de incremento sobre los que la sociedad ha hecho en 1983.

La previsión para 1985 es de 215.000 unidades, a las realizadas en 1984, que tienen tres canales fundamentales, la propia red SEAT, recién creada a lo largo de toda Europa; las exportaciones que realizamos a través de FIAT en un acuerdo de duración hasta el 1 de enero de 1986; a las que a partir de este mes de octubre se tiene que adicionar las exportaciones del Polo, fabricado en Pamplona, que estamos exportando a través de Volkswagen.

Por tanto, la cifra de 215.000 unidades para 1985 comprende 50.000 unidades del «Polo»; 45 ó 50.000 unidades del «Panda», y el resto es la exportación a través de la red SEAT, que son aproximadamente 120 ó 125.000 unidades.

Este años hemos dado un salto de prácticamente tres veces la exportación realizada a través del canal SEAT. Para 1985 estimamos que, una vez consolidada nuestra posición en Europa, los incrementos deben ser mucho más moderados, y tenemos que ir llegando, poco a poco, a un umbral del 2 por ciento del mercado europeo a través de nuestra propia exportación SEAT.

El señor LASUEN SANCHO: Gracias, señor Presidente, por la precisión en su contestación.

Debe entenderse, le iba a preguntar, pero usted lo ha dicho ya, que de estos 156.000 vehículos exportados este año, que ha sido un incremento significativo con relación al año anterior, usted dice del 90 por ciento, que ciento y pico mil son a través de la red FIAT europea, como consecuencia del acuerdo entre FIAT y SEAT.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): No, lo repito nuevamente.

Las 156.000 unidades de este año son aproximadamente 92.000 unidades a través de la red SEAT, es decir, nuestra propia organización, nuestros propios importa-

dores y nuestros propios concesionarios, y la venta similar a la que estamos haciendo dentro del mercado interior. Del orden de cuarenta y tantos mil son «Pandas» realizados a través de la red FIAT, y 19.000 unidades y pico son «Polos» realizados a través de la red Volkswagen. Por tanto, son 90.000, en números redondos, a través de la red SEAT y 60.000 a través de la red Volkswagen más FIAT.

El señor LASUEN SANCHO: A ver si le he entendido bien.

Son 90.000 a través de la red propia que han creado, 19.000 a través de la red Volkswagen y 40.000 a través de la red FIAT.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Sí, pero con una precisión nada más, y es que los 19.000 a través de la red Volkswagen han empezado justo en el mes de octubre de 1984, por tanto no es una cantidad anual, sino una cantidad sólo realizada en el último trimestre del año en la que tenemos pactado con Volkswagen el que sea una cantidad anual de 50.000 unidades al año.

El señor LASUEN SANCHO: Voy a precisarlo para que no haya equívocos.

En el año 1984, 40.000 a través de la red FIAT; 19.000 a través de la red Volkswagen y 90.000 a través de la red propia. Y el año 1985, 112.000 a través de la red propia, 50.000 a través de la red Volkswagen y 40.000 a través de la red FIAT. En 1986 se supone que si no hay convenio con FIAT lo único que disminuirían serían esas 40.000 unidades.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): En 1986 está previsto que la disminución de las 40.000 unidades de FIAT sean compensadas casi en su totalidad por el incremento de las exportaciones directas de SEAT puesto que desde el 1.° de enero de 1986 FIAT deja de comprar «Pandas» para exportación, pero dentro del contrato que tenemos con ellos estamos autorizados desde ese mismo momento a exportar «Pandas».

También quiero puntualizar que el contrato con FIAT probablemente se alargue seis meses más y nosotros empecemos por ello a exportar «Pandas» seis meses más tarde; pero de cualquier manera, prevemos que nuestra cifra de «Pandas» sea más o menos del mismo orden.

El señor LASUEN SANCHO: Supongo que habrán tenido en cuenta este hecho y que el ajuste previsible estará ya incluido en las cifras que usted supone que puedan alcanzar un volumen de ventas del 2 por ciento en el mercado europeo. Esta previsión únicamente se puede ver alterada como consecuencia de la negociación de los aranceles industriales con la Comunidad Económica Europea, contingentaciones extranjeras en España, algo de este tipo. ¿Han tenido ustedes en cuenta este dato a efectos de contrastar la fiabilidad?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): En el tema de exportaciones no hemos considerado ningún tipo de contingentación, aunque parece que estos días en la prensa ha aparecido alguna posibilidad de contingentanción; ni lo creemos previsible ni lo creemos factible. Realmente supondría un precedente en el automóvil de tipo japonés que de ninguna manera consideramos que puede ser factible en el mundo de intereses con que el automóvil está tratado a nivel europeo. Es decir, la mayoría de los fabricantes europeos tienen sus producciones en España y a lo largo de los últimos años las han estado racionalizando para fabricar grandes series, pocos modelos y poder intercambiarlos con otras plantas, con lo cual parece que sería incongruente el poder poner un freno o una barrera a las posibilidades de exportación de automóviles de nuestro país.

En el tema arancelario también quiero recordar que la protección con que nuestros coches entran dentro de la Comunidad es una protección reducida y que está hoy en el máximo punto puesto que en el futuro sería reducible de acuerdo con las cuotas anuales que se establezcan para su eliminación correspondiente durante los próximos años, con lo cual parece que el punto más difícil es el de hoy; luego, las protecciones con las que nuestros coches entren en los distintos países de la Comunidad Económica Europea serán menores.

Nosotros estamos siempre opinando sobre un producto que no se trata de vender una vez en la vida o de establecer un contrato a largo plazo, sino que el automóvil hay que venderlo todos los días por la mañana unidad a unidad y el precedente de haberlas vendido el día anterior no nos dice nada. Sin embargo, hay unas organizaciones, unas estructuras de importadores, hay unos servicios locales de distribuidores, un número de vendedores cubriendo prácticamente todos los países que sí requieren una cierta estabilidad en las ventas. Quiero recordar que con la cifra de 90.000 unidades, este año SEAT alcanza el 0,9 por ciento del mercado europeo en su totalidad cuando todavía no estamos operando n en Suiza ni en el Reino Unido ni en Escandinavia. En Suiza, empezamos este mes de octubre, en el Reino Unido empezaremos en el mes de marzo del año que viene, una vez que tengamos resuelto el volante-guía a la derecha, y en Escandinavia no sabemos todavía la fecha de operación, que probablemente será a mediados del año que viene, porque los escandinavos son unos países con unos márgenes operativos muy bajos y aún no sabemos qué productos podremos nosotros comercializar allí.

De todas maneras, aspirar a un 2 por ciento del mercado a lo largo de los próximos tres o cuatro años incluyendo una gama de cuatro modelos propios —hoy estamos consiguiendo un 0,9 por ciento sólo con dos modelos— nos parece viable y factible y además contamos con el apoyo y la ayuda que Volkswagen nos está prestando en nuestra comercialización exterior.

El señor LASUEN SANCHO: De todas maneras, lo del 2 por ciento del mercado europeo parece que es una cifra conseguible fácilmente, pero tengo que recordarle que

usted conoce muy bien que una variación de un punto en el mercado es muy significativa; porque el productor mayor del mercado europeo tiene el 13 ó 14 por ciento, y una variación de 2 puntos ha puesto a Renault en situaciones dificilísimas en el mercado francés este año. Es decir, que un 2 por ciento del mercado europeo es una cifra muy significativa y muy importante. Supongo que en la negociación de los aranceles comunitarios los europeos van a negociar esta cuestión. Lo único que yo le he preguntado es si han tenido en cuenta las posibilidades de reacción europea ante un intento de penetración del mercado de un 2 por ciento, teniendo como contrapartida un mercado español muy protegido frente a los europeos, porque si usted me dice que van a intentar entrar en el mercado inglés, la reacción inglesa, que ya ha sido muy fuerte respecto del Fiesta, supongo que va a ser muchísimo más fuerte y que va a dificultar las negociaciones del Mercado Común.

Pero en fin, advertido que ese 2 por ciento es muy significativo y que conseguirlo es muy importante, el objeto de estas preguntas era simplemente el de saber si esta vez las predicciones de SEAT sobre las ventas van a cumplirse o no, porque en el pasado no se han cumplido nunca; si las desviaciones de SEAT en las pérdidas van a cumplirse o no, porque en el pasado no se han cumplido jamás. Me preocupa también la cuestión de si el aumento de las exportaciones previsibles, aun aceptando que se cumpliera el 2 por ciento, va a ser un factor significativo en la mejora de la situación financiera de SEAT o si, por el contrario, no va a serlo necesariamente, de forma que pueda ser equívoca la situación. Para poder evaluar esa cuestión me gustaría que me dijera cuál es el margen bruto de la exportación de coches SEAT a Europa.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Si S. S. me lo permite, quisiera hacer una puntualización sobre el tema de las exportaciones.

En los últimos cuatro meses, en un mercado tan importante como el italiano, que es de 1.800.000 vehículos al año, la participación de SEAT con el Ronda y con el Fura, que son dos modelos con una vida relativamente larga y procedentes además, con determinadas modificaciones, de una etapa anterior de colaboración con FIAT, han conseguido una penetración del 3,60 por ciento en el mercado italiano, que es uno de los mercados más competidos y más difíciles de Europa. Eso supone unas ventas superiores a las que durante esos meses han conseguido firmas tan importantes como General Motors-Opel, Citroën y muy próximas a las que pueda haber conseguido en esos mercados también nuestro colega Volkswagen, con el que tenemos una amplia relación.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Y cuál es la cifra del porcentaje de margen bruto en las exportaciones?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Del orden de 35.000 millones de pesetas de margen bruto en exportaciones, que sobre las ventas son aproximadamente 140.000 ó 150.000 pesetas por unidad.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Cuál es la cifra de las ventas totales?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Es de 212.000 ó 215.000 unidades.

El señor LASUEN SANCHO: Me refería al valor de las ventas en exportación.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): El valor de las ventas en exportación es de 135.000 millones de pesetas.

El señor LASUEN SANCHO: Vamos, un 25 por ciento de margen. Es un margen muy saneado, mayor que el del resto de empresas europeas, que no están exportando con un margen bruto del 25 por ciento.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Nosotros queremos mencionar que en esa cifra está incluida, por supuesto, la desgravación fiscal.

El señor LASUEN SANCHO: Sí, por supuesto; aun con eso.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Quiero decir que esa cifra, por ejemplo, en lo que va de año es mayor en nuestras exportaciones a Italia. Es decir, la configuración europea es bastante variable en cuanto a precio. Hoy en Europa, a pesar de no haber aranceles ni protecciones entre mercados, como Italia u Holanda, puede haber un 30 por ciento de diferencia de precios.

El señor LASUEN SANCHO: Entonces ustedes creen positivamente que cuando les convoquemos el año que viene las cifras de ventas proyectadas se habrán cumplido. La experiencia demuestra que hasta el momento, bien que con distinta Presidencia, no se han cumplido nunca.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Sí quería decir algo en favor de eso, y es que SEAT nace en 1981 prácticamente, después de una etapa de colaboración con FIAT, y se queda en un momento donde la relación con FIAT le había llevado a prácticamente una gama de productos obsoletos, que es la vida de la empresa del automóvil; la había llevado a que sus exportaciones estaban controladas por FIAT en los mercados y en los productos que FIAT decidía, y el 25 por ciento de las ventas nacionales estaban controladas a través de una organización de concesionarios FIAT, un buen día FIAT se retira de la sociedad, y la sociedad se queda en una situación difícil, con un balance también muy debilitado de unas pérdidas acumuladas de los últimos años, y tiene que replantearse todo un proyecto y una estrategia para lanzarse como marca y como empresa independiente.

Uno de los primeros objetivos fue el relanzamiento de productos. Tuvimos que modificar los productos anteriores y crear otros nuevos, uno de los cuales estamos lan-

zando sólo estos días al mercado. Por tanto, el buscar la certidumbre en un negocio y en un mundo tan complejo como el automóvil, yo no me atrevería a asegurarlo al cien por cien. Lo que sí puedo decir es que todas las expectativas de los nuevos productos lanzados por SEAT confluyen en la oportunidad y posibilidad de que las cifras de que estamos hablando son manejables, son encajables en Europa, y que creemos sinceramente que son alcanzables.

La cifra de resultados. También hemos pasado por situaciones muy complejas, hemos estado viviendo con un 22 por ciento de coste financiero sobre ingresos, cuando en 1983 un estudio de la industria del automóvil en todo el mundo nos ha arrojado una cifra del 2,65 por ciento de coste financiero sobre ingresos.

Cualquier tipo de productividad, efectividad, competitividad de nuestros productos SEAT al mejor nivel mundial nos llevaría, indudablemente, a que si unos beneficios razonables en la industria del automóvil son un tres o un cuatro por ciento, quiere decir que nosotros tendríamos una diferencia probablemente de un 16 por ciento sobre la cifra de ingresos con cualquiera de nuestros competidores.

Por tanto, creo que, salvando todas esas situaciones, la tendencia de la Sociedad está en una línea francamente positiva. Creemos que en 1984 —también es difícil decirlo porque todavía faltan tres meses y no queremos equivocarnos, en un mercado muy cambiante, puedo decir que en este año llevamos casi un 4 por ciento de decrecimiento del mercado español y un 5,5 por ciento de decrecimiento de todo el mercado europeo, tema no previsible por nosotros en los años anteriores— las cifras que tenemos planteadas e incluidas en los Presupuestos son aceptables. Estamos planificando una cifra en el mercado interior similar a la de este año, y todavía puede haber ulteriores rebajas en el consumo; estamos estimando un mercado similar en 1985 al de 1984, y en el mercado europeo estimamos un crecimiento del 1 por ciento. Sobre esas bases nos parece que las cifras son alcanzables y nos permitirían llegar a ese umbral de ocupación de capacidad que ha sido también un objetivo permanente en la historia de estos tres últimos años de SEAT. Lo cual quiere decir que, con la plantilla ajustada que tenemos hoy (también quiero recordar que en 1981 la Sociedad tenía 32.400 personas y hoy tiene 23.574; es la última cifra de nuestra plantilla), creemos que podremos llegar a alcanzar las cifras previstas y esperamos el año que viene tener la oportunidad de poder no sólo explicarlo aquí, sino justificarlo y defenderlo, como sería nuestra ilusión.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Cuánto han presupuestado de ventas internas para el año 1985?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): La cifra para el año 1985 está en el orden de las 160.000 unidades en el mercado interior, entendiendo por mercado interior la Península, Baleares, Ceuta, Melilla y Canarias, de turismos, más derivados ligeros.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Cuánto han descendido en septiembre de este año?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Voy a decirlo con toda precisión porque lo tengo aquí. El mercado interior en septiembre de este año ha bajado el 0,9 por ciento y el mercado europeo en 5,4.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Y acumuladas del año?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Acumuladas del año, el mercado interior ha decrecido un tres y pico por ciento a ese nivel de Península, Baleares, Ceuta, Melilla, Canarias, en turismo y derivados, y el mercado exterior el 5,2, y el total el 5 por ciento.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Cuánto habían previsto que iba a aumentar?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Nosotros, basados en todos los cuadros macroeconómicos, donde sobre una base de crecimiento de la economía calculamos el crecimiento dedicado a los bienes de consumo al transporte, del transporte a los vehículos de turismo y de los vehículos de turismo a los vehículos nuevos, teníamos una previsión de crecimiento del 3,3 por ciento.

El señor LASUEN SANCHO: Y han tenido un descenso de ventas del 5,5, ¿no?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Un 5 por ciento a nivel europeo.

El señor LASUEN SANCHO: O sea, un 8 por ciento de error.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Exactamente.

El señor LASUEN SANCHO: Según recuerdo de las declaraciones del señor Antoñanzas de otros años, siempre han seguido las predicciones de demanda derivadas del cuadro macroeconómico, y, si no recuerdo mal, las primeras previsiones del año 1976, de 1977 y de 1978, respecto a aumento de capacidad, de acuerdo con los cuadros macroeconómicos elaborados por el Gobierno y las previsiones de los planes a corto, medio y largo plazo, el volumen de producción de SEAT para este año debería andar por las 800.000 unidades, en ventas internas.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): En el mercado español.

El señor LASUEN SANCHO: No ventas SEAT, sino mercado español.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): No, en el mrcado español era mucho más alto.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Las previsiones de los años 1978 y 1979?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Sí. El mercado español, en el año, si no recuerdo mal, 1977, marca una de las puntas más altas de crecimiento de demanda nacional, del orden de 784.000 vehículos.

El señor LASUEN SANCHO: Sí, el año 1977, pero yo digo las previsiones que se hicieron en aquel momento, de acuerdo con los cuadros macroeconómicos, para el año 1985. Me refiero a las previsiones de SEAT sobre la base de los cuadros macroeconómicos y el crecimiento del PIB, de la misma forma que están haciendo actualment.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Siento disentir de esa cifra, puesto que en todas las estimaciones en España, en el mejor de los casos, se ha considerado un mercado total que pudiese llegar en torno a las 800 ó 900.000 unidades, y con ese criterio se ha instalado una planta como la de Almusafe en Valencia.

El señor LASUEN SANCHO: Pero yo no estoy hablando de las previsiones de Ford y de General Motors, sino de las previsiones de SEAT.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Nunca, SEAT no ha tenido nunca unas previsiones de venta de 800.000 vehículos porque no tiene instalaciones, no tiene recursos...

El señor LASUEN SANCHO: Yo no digo que tuviera unas previsiones de 800.000, sino que estaban haciendo previsiones que podían llegar a ese tope de producción.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Nunca, en la medida que yo puedo recordar. Lo que siento es que no tengo la antigüedad suficiente en la empresa como para haber vivido esas etapas, pero puedo decir que las estimaciones más optimistas de SEAT de producción propia nunca han superado las 450.000 unidades, incluyendo mercado interior y mercado exterior.

El señor LASUEN SANCHO: En todo caso, las previsiones las hacen las ventas internas sobre la base de los cuadros macroeconómicos existentes. Esa es la cuestión que me interesa. No hacen ninguna corrección propia. Es decir, el argumento de SEAT tradicional es que sus previsiones se equivocaban como consecuencia de que los datos macroeconómicos del Gobierno les inducían a error. Habían presupuestado de acuerdo con el cuadro macroeconómico, luego el cuadro macroeconómico no se realizaba y, en consecuencia, las ventas disminuían.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Lo que nosotros estamos haciendo no es sólo basarnos en los cuadros macroeconómicos, y con el sistema que tenemos de extrapolación correspondiente a la demanda de vehículo nuevo, sino que normalmente entre fabricantes tenemos una contrastación de las cifras que cada uno opina sobre la demanda nacional. Además, en estos tres últimos años nosotros hemos partido de estudios no sólo sobre el mercado interior doméstico, sino sobre el mercado de toda Europa, para hacer nuestras estimaciones. Puedo decirle que si sirve la estimación que tiene SEAT hoy de la evolución del mercado español para los próximos dieciséis años, es decir, hasta el año 2000, es una previsión de crecimiento del 3 por ciento anual acumulativo, cuando para el resto de Europa hoy está vigente un crecimiento del 1 por ciento anual acumulativo sobre las cifras que están hoy vigentes.

El señor LASUEN SANCHO: Lo que le quiero preguntar básicamente, para que lo entienda, es lo siguiente. Las previsiones de SEAT, o son de SEAT y SEAT es responsable de sus previsiones, o son de los Gobiernos sucesivos, en cuyo caso son de los gobiernos. Es necesario saber si las previsiones son propias y es responsable SEAT de sus previsiones y de sus realizaciones o si, por el contrario, las previsiones de SEAT están determinadas por los planes macroeconómicos del Gobierno y sus previsiones se ajustan a los cuadros macroeconómicos de los Gobiernos y, en consecuencia, sus desviaciones y errores no son imputables a la empresa. Esa es la cuestión.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): La contestación es que las previsiones son de SEAT y la responsabilidad de las previsiones también. Es decir, por parte del Gobierno recibimos unos cuadros macroeconómicos que nos tienen que servir para desarrollar nuestras propias estimaciones. Nosotros ni gobernamos la economía ni los objetivos de la economía. Por tanto, somos meros receptores de unos cuadros o previsiones económicos que intentamos adaptar a nuestras posibilidades.

El señor LASUEN SANCHO: Quiere esto decir que el error del 8 por ciento de este año es imputable a SEAT; no es imputable a los cuadros macroeconómicos del Gobierno.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Yo no diría que el error es de SEAT.

Quiero destacar que el decrecimiento del consumo cuando decimos del 8 por ciento, en su mayor parte es Europa, no España. También quiero decir que ninguno de los fabricantes europeos preveía para este año una caída del 5 por ciento o del 16 por ciento en el mercado francés, que es uno de los más destacados en decrecimiento en lo que llevamos de año.

Por tanto, yo no diría que el error es de SEAT en una mala estimación, sino que la economía y la demanda de automóviles ha evolucionado de una forma no previsible por nosotros hace un año.

El señor LASUEN SANCHO: La pregunta es pertinente porque los errores de estimación de las empresas cuando son privadas los pagan los accionistas, pero en este caso

los pagan el resto de los ciudadanos. Por tanto, es imprescindible precisar quién es el responsable de las decisiones y cómo las realiza. Evidentemente, si los errores son de SEAT los ciudadanos tienen que saber que SEAT se equivoca en este 8 por ciento y en años anteriores se ha equivocado en otras cifras. Se ha equivocado en unas cifras relativamente importantes, porque ¿cuál es el volumen de deudas actual de SEAT?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Doscientos doce mil millones.

El seor LASUEN SANCHO: Ese es fruto de errores anteriores.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Errores anteriores y financiación de los activos correspondientes con parte de financiación ajena.

Errores anteriores, indudablemente. Yo no puedo decir otra cosa, pero error anterior es la retirada de FIAT de la colaboración con SEAT después de treinta años. Eso tampoco es una cosa de planificación.

El señor LASUEN SANCHO: FIAT no se habrá retirado —no es el tema de la cuestión— por placer sino como consecuencia de la participación en pérdidas.

Doscientos doce mil millones de pesetas para unas pérdidas acumulables ¿de cuánto?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Desde la retirada de FIAT —vuelvo a repetir— las pérdidas acumuladas de los años 1981 a 1983 son 79.612 millones de pesetas.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Y anteriores a FIAT?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Los costes financieros durante el período, que quizá es interesante conocer, han sido, en los mismos años, 74.804 millones.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Adicionales? No, perdón, no son acumulables.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Incluidos dentro de esa cifra. Lo cual quiere decir que las pérdidas, sin coste financiero durante esos tres años, de la sociedad hubieran sido del orden de los 5.000 millones de pesetas.

El señor LASUEN SANCHO: En este momento el coste financiero de 212.000 millones de pesetas, ¿cuánto significa?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): El coste financiero con el que nosotros estamos operando en 1984 significa del orden del 13,5 por ciento de la cifra de ingresos.

El señor LASUEN SANCHO: Usted cree que, a partir de ahora, las previsiones van a ser reales y su plan de financiación no tiene agujeros apreciables o tiene un margen de error posible de ¿cuánto?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Creemos que las previsiones que hemos hecho para los años futuros están dentro de un margen aceptable de error, siempre y cuando no nos encontremos con unas variaciones en los distintos mercados donde operemos sensibles. Una caída del mercado interior por encima de un 2 o de un 3 por ciento, indudablemente afectaría de manera importante nuestros resultados y los de todos nuestros competidores operando en este mercado.

Una caída ulterior del mercado europeo también podría afectar a nuestra accesibilidad a esas cotas de mercado que hemos establecido, que, aunque las consideramos viables, creemos que son difíciles de alcanzar.

Quiero recordar a S. S., y creo que es importante y justo, la situación en la que ha vivido SEAT. He hablado antes de productos. Hemos tenido que crear una gama de productos propios en tres años. Cuando en la industria del automóvil renovar un modelo lleva, al menos, cuatro años. Hemos tenido que crear una capacidad tecnológica propia, puesto que SEAT no la tuvo, ya que ha vivido durante los veintitantos años de su colaboración con FIAT recibiendo de ésta el proceso, el producto y la tecnología correspondiente. Durante estos años hemos tenido que crear una red de exportaciones partiendo prácticamente de cero. Y con una salvedad que no he mencionado, pero que también es conveniente a la hora de hablar de credibilidad, y es que, a pesar de un acuerdo firmado con FIAT después de su retirada, hemos tenido una denuncia legal en el Tribunal de París por el inicio de exportación de nuestro primer vehículo. Lo cual quiere decir que hemos tenido que lanzarnos al mercado europeo, crear una red de importadores y de concesionarios, con la amenaza permanente de que FIAT iba a cancelar cualquier tipo de actuación que esta sociedad pudiese hacer en Europa. Hemos tenido que llevar programas de inversiones importantes no sólo para los nuevos modelos, sino, además, para diferenciarnos de FIAT por vinculación de la separación. Es decir, que todas las inversiones que se habían hecho durante los años 1978 a 1980, una gran parte para estandarizar la producción a los mismos modelos de FIAT, hubo que realizar posteriormente, ambas inversiones, no conducentes a mejorar la competitividad, la calidad o la capacidad, sino simplemente por un motivo de tipo político, una doble inversión para superar esa fase de incorporación y separación de FIAT.

Quiero decir que con todos estos programas, más los futuros, en los que, indudablemente, estamos trabajando ya, no para el año 1985, en estos momentos estamos tratando de configurar lo que SEAT tiene que ser en 1990, desde el punto de vista del producto, porque de otra manera no podríamos llegar ahí.

Yo creo que se puede hablar de credibilidad o de adaptación de unos planes. A mí me parece que la tendencia

de la sociedad es positiva. En este año mejoraremos sensiblemente los resultados del ejercicio anterior y esperamos cumplir con las previsiones de gran mejora en los años 85 y siguientes.

El señor LASUEN SANCHO: Yo le hacía una pregunta muy simple, como es saber cuál es el margen de error en las previsiones para que el año que viene sepamos si el margen de error de SEAT es aceptable o no por el ciudadano español, que es el que paga los aciertos o los errores.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): SEAT está orientando sus objetivos a que el punto de equilibrio de sus resultados los pueda alcanzar con el 70 por ciento de las ventas previstas en 1986. No sé si eso responde a un margen de flexibilidad.

El señor LASUEN SANCHO: El 70 por ciento de las ventas previstas es, más menos, el 30 por ciento.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Quiere decir que si nosotros tenemos 400.000 unidades previstas para producir y vender en 1986, con 280.000 unidades deberíamos tener nuestro punto de equilibrio.

El señor LASUEN SANCHO: Un error de más menos 30 por ciento. Con menos 30 por ciento en 1986 no habría pérdidas sobre las ventas previstas. Está calculada la previsión de que con un error de menos 30 por ciento se cubrirán los costes.

Nos gustará mucho, señor Presidente, que se cumplan esas previsiones, porque en el momento actual ¿cuál es el volumen de pérdidas por empleado?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Considerando la cifra del año anterior, aproximadamente, 1,2 millones por empleado.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Cuál es el beneficio de los competidores internos?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Nos gusta mucho decir, hablando de competidores internos, que nosotros no tenemos competidores internos. Aquí compiten ensambladoras de otros países. Nosotros ensamblamos coches en Egipto y no podemos comparar nuestra planta de ensamblaje en Egipto con la de FORD Almusafes. Las cifras y las magnitudes son diferentes. Nosotros somos una marca de automóviles y yo quiero recordar que la marca de automóviles, concretamente, Renault, ha tenido unas pérdidas de 66.000 millones de pesetas en el primer semestre de este año a nivel de sociedad. Cuando se dispone de modelos y de tecnología y se opera en un mercado simplemente, las magnitudes son diferentes; es decir, no se consideran gastos de desarrollo, no se consideran gestiones generales de la sociedad, puesto que uno vive y disfruta de la serie de colaboraciones y ayudas que puede recibir de su planta matriz. También quiero recordar que los fabricantes franceses han dicho recientemente que su cifra de costes financieros había alcanzado el valor del cuatro por ciento sobre sus ingresos, y había una moción a nivel nacional para establecer algún tipo de compensación de pérdidas o de compensación de costes financieros a la industria del automóvil francés. No mencionemos aquí resultados de las firmas inglesas de automóvil o de algunas italianas que todos tenemos en la mente y que conocemos recientemente. Cifras de otros competidores españoles también las tenemos y no es necesario mencionarlas aquí; cifras de resultados de competidores recientemente instalados, con instalaciones absolutamente modernizadas, con grandes automatismos y sin ninguna carga histórica de excedentes de personal o de edades elevadas en la plantilla.

El señor PRESIDENTE: Señor Lasuén, señor Presidente de SEAT, me da la impresión de que este capítulo se está prolongando ya demasiado.

El señor LASUEN SANCHO: Iba a terminar en este momento y quería felicitar al señor Presidente de SEAT por su conocimiento de la empresa y por la información exhaustiva que ha dado al Grupo Popular; estamos muy satisfechos de las cifras. Quiero agradecerle la información y desearle, efectivamente, que en el año 1985-86, cuando reporte los resultados, se adecúen a las previsiones hechas.

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

A continuación, comparecencia del señor Presidente de RENFE. *(El señor Presidente de RENFE, Boixados Malé, ocupa un lugar en la Mesa.)* Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente.

Señor Presidente de RENFE, gracias por su comparecencia ante nosotros.

Señor Presidente, el déficit de explotación previsto en los Presupuestos Generales del Estado respecto a 1983 —me refiero al último ejercicio cerrado y primero de la gestión de este Gobierno— era en su momento de 105.000 millones de pesetas. ¿Nos podría decir concretamente la cifra que alcanzó en realidad y en qué porcentaje se desvió de lo presupuestado?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Yo quisiera hacer una pequeña matización, porque precisamente en una comparecencia en esta misma Comisión se trató este tema. En efecto, en los Presupuestos del Estado figuraba una cifra, exactamente la que usted, señor Trillo, acaba de decir, de 105.000 millones. Por otro lado, en los presupuestos de RENFE figuraba una cifra de 173.093 millones de pesetas; esto dio lugar a un amplio debate, recuerdo, con el Diputado señor Matutes de la diferencia entre estas dos cifras, y casi preveíamos en

aquellos momentos —era a principios del año pasado— que la cifra podía irse a 200.000 millones de pesetas. Bien. La realidad, del resultado de 1983, que todavía está pendiente del dictamen definitivo de la Intervención General del Estado, ha sido de 159.810 millones. Esto representa, con respecto a los 105.000 millones de los Presupuestos Generales del Estado, un 52 por ciento más. Con respecto al presupuesto interno de RENFE, que además figura como punto de referencia en el contrato-programa para el año 1983, esto, en cambio, representa menos 7,6 por ciento; es decir, ha habido una diferencia entre el presupuesto interno y la realidad de 13.283 millones en mejor, entendiendo por mejor en menos déficit.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias. Ya hablaremos luego del contrato-programa.

Señor Presidente, para mejorar los resultados, que realmente no eran buenos, recientemente se firmó y se elaboró un contrato-programa referido concretamente al período 1984-86, contrato-programa firmado entre el Estado y RENFE, y los Presupuestos Generales que estamos contemplando en estos momentos son prácticamente una copia de lo que dice el contrato-programa. Tiene como uno de sus principales objetivos este contrato la reducción de plantilla de la empresa en 5.130 empleados a lo largo del período de tiempo. Yo quiero recordar que en el año 1983 se firmó un convenio colectivo en RENFE, en el cual se preveía la creación de 3.000 nuevos puestos de trabajo netos al año. ¿Me podría decir el porqué o aclarar esta incongruencia, por lo menos aparente?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Bien. Esta incongruencia, no sólo aparente sino real, se debe a lo siguiente: en RENFE había unos estudios realizados años pasados en los que se estudiaba la plantilla teórica del personal de RENFE. Luego había una situación real, que era la plantilla real a principios del año, la cual era inferior a la plantilla teórica. Entonces, la diferencia entre la plantilla real y la teórica era esta cifra que S. S. ha citado, que se aprobó en el convenio colectivo. Ahora bien, una vez firmado éste, a primeros del año pasado, se han realizado otra vez estudios profundos, procurando que estuviesen bien hechos, de cuál era la plantilla que realmente necesita RENFE. En esta plantilla no sólo ha salido que tiene que ser inferior a la teórica que existía hasta ahora, sino también a la real que hasta ahora existía, lo cual ha permitido comprometer en el contrato-programa esta reducción de 5.130 personas.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Reducirlos o prever reducirlos?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Prever reducir a lo largo del período 1984-86 de vigencia el contrato-programa.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Y en el próximo convenio qué va a pasar?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): En el próximo convenio, indiscutiblemente, no se preverá en absoluto el aumento de plantilla. El compromiso no se ha cumplido.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿El compromiso no se ha cumplido porque se entiende que el contrato-programa baza mayor quita a menor, o cómo se entiende?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): No; sencillamente, el contrato-programa era del año 1983 y lo que llevamos de 1984, si éste seguía en vigencia, el de 1983 era un año de referencia. Ahora bien, cuando me he dado cuenta y nos hemos dado cuenta a través de los estudios que no hacía falta incrementar la plantilla, sino que había que disminuirla, a pesar de haberlo firmado en el convenio, creo que de sabios es enmendar los errores y, por tanto, lo hemos enmendado reduciendo la plantilla.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente, precisamente la cláusula 5.ª del contrato-programa del que estamos hablando compromete a RENFE a elaborar antes del 31 de mayo de este año un plan de empresa que desarrolle, como es lógico a niveles inferiores, los objetivos de ese contrato-programa. Que yo sepa estamos en octubre de 1984 y, según mis noticias, el Consejo de Administración de RENFE ha aprobado muy recientemente, creo que el mes pasado, este plan de empresa. Por tanto, entiendo que no se ha cumplido el entregarlo o presentarlo a la Comisión de seguimiento o al Gobierno antes del 31 de mayo de 1984.

¿Cuál es la razón por la cual no se ha hecho y cómo se puede empezar a confiar en que se cumplirán las previsiones de ese contrato-programa y, por tanto, las de los Presupuestos Generales que a él se refieren, si prácticamente, transcurrido un año desde su firma, todavía no se ha aprobado o no se ha presentado ese plan de empresa?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): En efecto, la cláusula V del contrato-programa cita el plan de empresa y el compromiso de entregarlo. Esto fue redactado en unos momentos en que se creía que el contrato-programa iba a ser firmado en seguida. Luego, como pasa siempre cuando hay que hacer un contrato, existen las opiniones y las conveniencias de las diferentes partes contratantes, con lo cual se alargó el momento de la firma. Se firmó en el mes de febrero, creo recordar, y era muy prematuro presentar en mayo el plan de empresa.

El plan de empresa se presentó a la Comisión de seguimiento del contrato-programa, que es a quien hay que reportar, exactamente el día 23 de julio de este año. Ahora bien, esto no quiere decir que no se estuviese actuando sobre este plan de empresa. Este plan de empresa, en realidad, era una continuación y una profundización del plan de actuación urgente que ya se había establecido, creo recordar, en mayo del año pasado y, por tanto, des-

de primeros de año, y mucho antes de firmar el contrato-programa, ya se estaba intentando reducir los gastos y aumentar los ingresos.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente, le supongo suficientemente enterado del Estatuto de RENFE en cuanto que impone al Estado la obligación de cubrir los déficit de la empresa. Sin embargo, el contrato-programa, al que estamos permanentemente aludiendo, prevé que el Estado cubra a lo largo del período de vigencia de este contrato-programa las insuficiencias presupuestarias de los ejercicios anteriores a 1985.

¿Podría decirnos cuál es la razón por la que se ha pactado este retraso? ¿Le interesa ese pacto a RENFE o es una forma, quizá, de encubrir la verdadera cuantía del déficit público en RENFE.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Estamos hablando de un contrato, que denominamos contrato-programa, en el cual hay tres partes contratantes, que son las tres firmas que tiene el contrato-programa; el Ministro de Transportes, el Ministro de Economía y el Presidente de RENFE. Yo puedo dar mis opiniones como una de las tres partes contratantes. Las opiniones de las otras dos habría que preguntárselas a estas partes contratantes, no a mí. Lógicamente, a la hora de discutir el contrato —como toda persona que discute un contrato— se procura sacar el mejor provecho del mismo y transigir en lo que se cree que se puede transigir y que, por lo tanto, se puede cumplir. Jamás firmaría un contrato que creyese que después no puedo cumplir.

Quizá —y ahora ya no tengo más que pensar lo que puede haber pensado alguna de las otras partes contratantes— al tener que administrar el Gobierno unos bienes que, desgraciadamente, son escasos, tuvo que establecer unos períodos de cómodos plazos, de pago de atrasos. En efecto, quedaban 12.200 millones de ejercicios anteriores al año 1982, 34.100 millones del año 1982 y estaban previstos hasta 173.000, menos los 105 de los que hemos hablado antes, del año 1983.

En realidad, estaba previsto que durante el año 1984 se liquidarían las insuficiencias de 1983, es decir, 34.100 millones, se liquidarían 20.000 de las insuficiencias de 1983 y los 12.200 de años anteriores. Quedaría por liquidar la diferencia de 1983 que en aquel momento estaba prevista en 47.400 millones, que luego hemos visto que son trece mil y pico millones menos, porque el resultado de 1983 ha sido trece mil y pico millones mejor que el previsto en el contrato-programa.

Creímos que con otras medidas podríamos soportar lo que para RENFE era una carga financiera. Al no recibir esta aportación, teníamos que suplirlo con nuestros propios medios, con las cargas financieras correspondientes, pero creíamos que eran cantidades que podían acabar encajando dentro del contrato-programa.

El señaor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Seguimos aludiendo al contrato-programa y tendría que decir que es un contrato un tanto extraño, porque si el plan de empresa se retrasa del orden de casi nueve meses, si las amortizaciones o el cubrir las pérdidas por parte del Estado se acuerda por el Ministro de Transportes, el Ministro de Economía y el Presidente de RENFE, que puede retrasar el contrato-programa a lo largo del período de vigencia y si, como voy a preguntar a continuación, al parecer tampoco se están cumpliendo una serie de circunstancias, es un contrato, repito, un tanto extraño. Me agradaría conocer al final de mis preguntas si el Presidente de RENFE —supongo que sí— está totalmente de acuerdo con él.

La pregunta es si el contrato-programa prevé —y sumando las cifras que acaba de dar el señor Presidente coincide casi exactamente— que el Estado aporte en 1984 la cifra de 66.000 millones de pesetas para cubrir insuficiencias presupuestarias correspondientes a ejercicios anteriores.

Que este Diputado recuerde, hasta el momento solamente se está tramitando —es más, se acaba de aprobar en un reciente Pleno— un crédito extraordinario para cubrir del orden de la mitad de esa cifra, por lo que resulta aparentemente muy difícil que se tramiten los créditos restantes en este año.

¿No cree que esta circunstancia resta, una vez más, credibilidad a las previsiones del contrato-programa para 1985 y, por tanto, a los Presupuestos Generales del Estado para 1985 en cuanto a RENFE se refiere?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Si me permite S. S., quisiera recopilar un poco la pregunta más los antecedentes a la pregunta.

Desde luego, aunque yo haya dicho que el plan de empresa se presentó a la Comisión de seguimiento en el mes de julio, no quiere decir que no se viniese aplicando. En realidad, el plan de empresa se viene aplicando ya desde el mes de mayo del año pasado.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Sin aprobar por el Consejo o aprobado por el Consejo?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Sin aprobar por el Consejo. Creo que para una buena gestión y para reducir un gasto no se tiene que estar pidiendo continuamente permiso al Consejo.

Por otro lado, en efecto, se han producido unos atrasos, como S. S. acaba de mencionar, de unas cantidades que estaba previsto que el Gobierno aportase durante el año 1984 y que no se han producido. El tener que financiar con nuestros propios medios estas no aportaciones nos puede haber producido un aumento de gastos financieros. Por otro lado, este aumento de gastos financieros nos ha venido compensado por una, podríamos llamarle, reducción de gastos financieros por una mejor gestioń financiera de RENFE y quizá también por unas mejores condiciones del mercado de dinero. Es decir, nuestros pagarés, por ejemplo, que es uno de los sistemas de financiación que tenemos, han bajado casi dos puntos con respecto al año pasado.

Por otro lado, creo que el contrato-programa, en reali-

dad, son unos compromisos de actuación y al final se reflejan unas cuentas de explotación. Estas cuentas de explotación tienen una serie de números y de partidas que representan ingresos, una serie de partidas que representan gastos, y al final hay una resta de los ingresos menos los gastos y una cifra final. Para mí el objetivo fundamental del cumplimiento del contrato-programa es conseguir y, si es posible, mejorar la cifra final, pero no cada uno de los sumandos o de los restandos, porque unas cifras pueden compensarse con las otras y, lógicamente, se están compensando unas con otras.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Quizás habría que preguntar si en ese contrato-programa en vez de una Comisión de seguimiento tendría que existir una comisión de realización final, según esa teoría.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): La comisión de seguimiento es casi de realización final. Es la que sigue día a día y el último día será el final.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Pero si día a día se va llevando sorpresas como las que se está llevando este Diputado.

Señor Presidente, ¿usted es partidario de revalorizar los activos y amortizar, de acuerdo con esta revalorización, a efectos de no descapitalizar la empresa?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Es una pregunta muy complicada de contestar precisamente porque RENFE tiene también unos activos muy complicados. Es decir, habría que plantearse primero si algunos de los activos de RENFE están amortizados o no, cuando muchos de ellos tienen más de cien años desde que fueron construidos. Por otra parte, habría que plantearse si a valor de reposición o a valor de lo que actualmente se necesitaría para el mismo cometido.

Dicho de otra manera, hay muchos activos físicos de RENFE que se están utilizando, pero que en realidad, aparte de su cometido ferroviario, tienen mucho de obra de arte. Recordemos la bóveda de la estación de Atocha, o la bóveda de la estación de Francia en Barcelona, y no hablemos de muchos puentes de piedra, o de la estación de Príncipe Pío con sus escaleras de caoba, etcétera. Lógicamente no se puede poner valor al día, revalorizar estas instalaciones tal como están construidas, porque para el uso ferroviario y si tuviésemos que contruirlas hoy, como es lógico, no se construirían en piedra picada los puentes, no se construirían las escaleras de caoba ni las bóvedas de las estaciones las haríamos con hierro remachado.

En realidad, habría que hacer un estudio muy profundo, S. S. como ingeniero me comprenderá, y sería muy difícil establecer su valor. Por otra parte, habría que estudiar cuáles son los activos que ya, a lo largo de más de cien años, están amortizados o no.

En el contrato-programa se prevé que las amortizaciones van subiendo. Es decir, si miramos la cuenta de explotación del contrato-programa en amortizaciones, vemos que de 16.394 millones de 1983 se pasa a 20.248 en 1984, a 23.625 en 1985 y 25.848 en 1986.

Por otro lado, en su capítulo correspondiente, el propio contrato-programa dice: «Política de amortizaciones: con objeto de no sobrecargar el déficit de explotación, no se realizará una política de revalorización de activos en el período del convenio que, sin embargo, deberá considerarse en el futuro».

Es decir, se expone claramente esta situación, ya que en el fondo el contrato-programa no hace sino establecer unas reglas de juego con las cuales hay que jugar, si bien estas reglas pueden ser mejorables indiscutiblemente.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Sin embargo, aparentemente, parece una incongruencia con el programa de transportes del partido socialista, que señalaba la necesidad de revalorizar los activos —y creo que es coincidente con lo que ha dicho aquí de amortizar de acuerdo con esa revalorización—, puesto que la cláusula doce de ese contrato-programa dice que con objeto —como ha repetido muy bien— de no sobrecargar el déficit de explotación, no se realizará una política de revalorización de activos. Luego dice que se hará en el futuro, pero el que venga detrás que arree.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): O que arree, o que decida hacer lo mismo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Solamente quería dejar constancia de ello.

Señor Presidente, ¿puede decirnos el porcentaje de inversiones que se ha comprometido de los 80.000 millones presupuestados para inmovilizado material e inmaterial a lo largo de estos ocho o nueve primeros meses de 1984?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Prácticamente el cien por cien; es decir, de los 80.000, que no es esa cantidad, sino 86.000, aunque en el fondo es lo mismo, del programa de inversiones de este año había del orden de 41.300 millones que ya estaban comprometidos de años anteriores. En realidad, el plan de inversiones de RENFE es un plan de devengos, no de contrataciones. Es un plan de pagos de todo lo que venza, de las inversiones cuyo pago venza durante el año.

Entonces, a primero de enero, de compromisos anteriores, estaban comprometidos 41.300 millones. De intereses intercalares, de obras en curso más conservaciones extraordinarias, que ya están presupuestadas cuáles pueden ocurrir, más todos los trabajos para inmovilizado, son otros 35.000 millones que ya estaban comprometidos. Y de enero a julio se han contratado 6.600 millones más, se entiende, de contratos cuyo devengo vencerá durante este año y que, por tanto, se pagarán durante este año, lo cual supone, en números redondos, 82.900 millones, que prácticamente es el cien por cien.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿Y en inmovilizado material e inmaterial, en definitiva, obra nueva para este año?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): En cuanto a obra nueva para este año, toda esta cantidad aparecerá, como es lógico, como obra nueva o como inmovilizado inmaterial nuevo en el balance de fin de año en el activo de RENFE.

Ahora bien, los contratos que se hagan este año, cuyo vencimiento o cuya entrega del producto y, por tanto, su pago se realice durante el año que viene o el otro, no forman parte del plan de inversiones de este año, sino que forman parte del plan de contratación de este año.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: En la cláusula novena del contrato-programa, anejo cuatro, etcétera, para elaboración de las cuentas provisionales de resultados se supuso el cierre total, a partir de 1.º de enero de 1985, de 3.055 kilómetros de vía, calificados como altamente deficitarios. ¿Considera correcto el presupuesto que propone, que baja la subvención estatal en función de la citada cuenta provisional de resultados, pese a saberse ya hoy, en función del acuerdo de Consejo de Ministros, que no se va a cumplir la hipótesis básica del cierre total de esos 3.000 kilómetros de línea?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): En efecto, en el contrato-programa estaban, más que contempladas, enumeradas unas líneas llamadas altamente deficitarias cuya suma de kilómetros es la que el señor Diputado acaba de decir, es decir, 3.055. En el acuerdo del Consejo de Ministros, me parece recordar que del 30 de septiembre, se previó el cierre el 1.º de enero de 1985 de un determinado número de líneas, que no suman 3.055 kilómetros, otras que se van a cerrar, desde el punto de vista viajeros, pero en los que RENFE puede optar por seguir usándolas en régimen de mercancías, y otras para las que, en todo caso, hay que negociar la subvención del déficit con los Gobiernos autonómicos y con los entes sociales.

De todos modos, en el contrato-programa no está previsto un cierre automático de los 3.055, sino un cierre paulatino. La prueba está en que si miramos las cuentas de resultados que vienen en el contrato-programa, por el concepto «líneas altamente deficitarias» en el año 1983 estaban previstos 10.354 millones; en 1984, 10.988, y en 1985 empezaba a bajar a 8.631, llegando en 1986 a 3.489. Es decir, que no venía el cierre automático ni el bajón automático de subvención por líneas altamente deficitarias, sino que era paulatino.

Yo creo que nos podemos adaptar —vuelvo a lo de antes— no mirando cada uno de los sumandos y cada uno de los restandos del contrato-programa, sino la cifra final compensando sumandos con restandos para que al final lleguemos a la cifra de déficit total que está previsto en el contrato.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente ¿cómo prevé el cierre de este ejercicio 1984, refiriéndonos estrictamente al cumplimiento, en más o menos, del contrato-programa?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): En estos momentos, octubre de este año, tengo ya previsiones del cierre del ejercicio. Si estas previsiones, en los pocos meses que quedan, se cumplen, llevaremos a cabo el contrato-programa del año 1984 de la siguiente forma, más o menos, porque esto no es más que mirar un poco la bola de pitonisa, aunque como estamos en octubre hay que extrapolar muy poco, ya que nos quedan dos meses y medio, a pesar de que tampoco los datos los tenemos tan al día.

Las previsiones, en este momento, será que en ingresos nos quedaremos en un tres por ciento por debajo del contrato-programa.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: ¿En ingresos brutos?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): En ingresos totales nos quedaremos en un tres por ciento por debajo del contrato-programa y en gastos, en cambio, nos quedaremos en un 2 por ciento por debajo del contrato-programa. En este caso es bueno porque son gastos. Y en el total quedaremos entre 157 y 158.000 millones contra los 159.326 millones previstos en el contrato. Es decir, nos podemos quedar en un dos por ciento mejor que el contrato-programa.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Eso diría yo que es afinar.

Ello me lleva de la mano a la última pregunta.

Un reciente dictamen del Tribunal de Cuentas corrigió los criterios contables que había aplicado este Gobierno para el cálculo del déficit de los ejercicios 1982 y 1983, basándose a su vez en un informe solicitado por la Intervención General de la Administración del Estado. La modificación de estos criterios, una vez que ha dictaminado el Tribunal de Cuentas, lógicamente incrementa las pérdidas de 1982 y 1983 en 114.000 millones de pesetas, lo que transforma la cifra de los 114.000 millones de insuficiencia presupuestaria que pretende cubrir el contrato programa en 228.000 millones de pesetas.

Por otra parte, dado que las previsiones de resultados para 1984, 1985 y 1986 se han hecho en base precisamente a criterios contables anteriores, ya que el dictamen del Tribunal de Cuentas es posterior, el déficit de cada uno de estos ejercicios se ha incrementado en una cifra igual, es decir, al menos en 57.000 millones de pesetas como consecuencia de aplicar el nuevo criterio contable.

Tras todo ello, señor Boixados, ¿cree sinceramente que tanto el contrato-programa como los Presupuestos Generales del Estado, en cuanto a RENFE se refiere, que estamos contemplando en este momento y que recoge a su vez las previsiones del contrato-programa, no será un puro cuento de hadas?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Primeramente le diría al señor Diputado que hace casi cincuenta y pico años que no creo en las hadas, desgraciadamente; me gustaría creer y que existiesen.

De todos modos, por un lado me sorprenden un poco las cifras que usted está citando, y quizá volveré sobre ello después.

Indiscutiblemente, hay una diferencia de criterio entre la Intervención General del Estado y el Tribunal de Cuentas con respecto a si determinadas imputaciones en gran conservación y gran mantenimiento son gasto o son inversión. Según la Intervención General del Estado son inversión; según el Tribunal de Cuentas parace ser que son gasto.

La verdad es que si me lo preguntasen a mí como técnico no sabría cómo definirme. No es un problema contable; es un problema llamémosle ingenieril. El problema está en determinar si esta inversión alarga la vida de aquel activo físico o no la alarga. Si no la alarga, es mantenimiento clarísimo y, por lo tanto, gasto; si alarga la vida es inversión, y hay que amortizarlo en los años en que ha alargado la vida del producto.

Repito que creo que es difícil, desde el punto de vista técnico, saber si es una cosa u otra. Yo respeto los dos criterios. Respeto el criterio de la Intervención General y respeto el criterio del Tribunal de Cuentas. Indiscutiblemente RENFE tiene que someterse al dictado de la Intervención General del Estado mientras no llegue dictamen superior que le obligue a cambiar.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Le va a llegar, según mis noticias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Como gestor casi lo preferiría, porque aumentaría mis probabilidades financieras.

Si miramos el contrato-programa veremos que es cambiar una de las coordenadas. Para mí la ventaja y lo importante del contrato-programa es ver si de un año al otro mejora la situación. Esta mejora se puede producir exactamente igual, si es que se produce, si hemos adoptado uno u otro criterio, porque sería imputable de la misma manera.

Por otro lado, lo que sí me ha sorprendido es la cifra que usted dice de 114.000 millones en 1982-83 cuando el informe-dictamen que yo tengo del Tribunal de Cuentas se refiere única y exclusivamente al año 1982. El Tribunal de Cuentas no nos ha pedido ningún dato del año 1983.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Una vez que corrige criterios se refiere al criterio de un año, y si en el año siguiente se aplica el mismo criterio, se entiende que tendrá que ser corregido también. Parece lógico; no habrá que tener un dictamen cada año.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Completamente de acuerdo, pero es que extrapolando el critrio de 1982 a 1983 tampoco me salen 114.000 millones; todo lo más que me pueden salir son del orden de 50 ó 60. De 50 ó 60 a 114 va el doble; pero si los 114 son tomando 1982, 1983, 1984 y 1985, cuatro años, cuatro por tres igual doce, entonces sí podían ser de este orden; pero desde luego por dos años no.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: En cualquier caso, termino ya, señor Presidente; supuesto que ese dictamen tuviera que aplicarse, como parece lógico a rajatabla, ¿considera que sería necesario revisar totalmente el contrato-programa en cuanto a las cifras económicas se refiere?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Male): Sí; no sólo en este caso, sino en muchos más. El contrato-programa está basado en una serie de supuestos, macroeconómicos unos, circunstanciales otros, y el propio contrato-programa prevé unas fórmulas de revisión, aunque no se produzca el caso de este criterio del Tribunal de Cuentas; pero el contrato-programa lógicamente, como el propio contrato indica y trae hasta las propias fórmulas de revisión, es todos los años revisable.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Mardones. ¿Cuántas preguntas formulará, señor Mardones?

El señor MARDONES SEVILLA: Cuatro preguntas, señor Presidente.

La primera pregunta al señor Presidente de RENFE es la siguiente. A la vista de que la subvención del Estado a RENFE para 1985, según mis datos, aumenta en un 43 por ciento, lo que a mi juicio, señor Presidente, situa esta cifra en un nivel verdaderamente insoportable para el Presupuesto General del Estado, y aunque el cierre de algunas líneas pueda producir un ligero ahorro en RENFE, ¿no cree que esta situación de pérdida permanente en esta secuencia histórica es insoportable ya para el conjunto de la aportación del tesoro público al presupuesto de RENFE? Y dentro de esa línea, para reconducirla, ¿qué medidas fundamentales de reducción de déficit tiene usted en su política en este momento para RENFE?

Esa es mi primera pregunta.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Perdone, pero es que no le he entendido muy bien la pregunta. Mirando el contrato-programa, la aportación para cubrir el déficit por todos los conceptos del año 1984 es de 159.000 millones, y en 1985 es de 143.000 millones. Por tanto, es menor.

El señor MARDONES SEVILLA: Si me permite usted, para clarificar estos datos, para no perdernos, le diré que en cuanto a las subvenciones en el presupuesto de explotación de RENFE en su estado de recursos, en el documento que tengo delante, se dice subvenciones a la explotación por parte del Estado: 143.939 millones de pesetas. Por otro lado, tengo la cifra de las subvenciones de capital recibidas para 1985 en el presupuesto de capital y el estado de recursos del Estado, 56.750 millones de pesetas. No sé si yo estoy sumando estas cifras y usted las está restando.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): No estoy sumando ni restando. Estoy hablando sólo de la primera, de la explotación.

El señor MARDONES SEVILLA: Según esto la subvención del Estado para 1985 representa un aumento del 43 por ciento.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Yo tengo: Déficit a compensar —y esto está en el contrato-programa y coincide con los resultados de que hemos hablado ahora— del año 1984, 159.000 millones; en 1985, 143.100; aportación para inversiones, 25,6 en 1984 y 25,6 en 1985; aportación para amortización de créditos, 24,4 en 1984, y 31,1 en 1985. Esto me da a mí para 1985 una cifra menor, porque 159,3 más 50 son 209,3, y 143,1 más 56,7 son 199,8. Es decir, que el déficit baja de 159 a 143, y las inversiones, incluida la amortización de créditos, suben en 6.000 millones.

El señor MARDONES SEVILLA: Segunda pregunta. Con relación a la aplicación de fondos en el cuadro de financiamiento básico que se ha hecho para RENFE, en aplicación de fondos en inversiones reales 83.600 millones de pesetas, según la cifra que tengo aquí, señor Presidente, facilitada por el Gobierno, ¿me podría indicar esas inversiones reales a qué van a ir dirigidas principalmente?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): En este momento no lo tengo.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Contemplan la adquisición de material ferroviario de arrastre (locomotoras y vagones)?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Sí. Fundamentalmente a lo largo del contrato-programa las inversiones van dirigidas a mantener la capacidad actual, porque precisamente uno de los objetivos del contrato-programa es aumentar la ocupación; es decir, aumentar la ocupación tanto en trenes de viajeros como en los trenes de mercancías. Por tanto, es aumentar la capacidad actual y mejorar la calidad. Mejorar la calidad en cuanto a índices de seguridad, en cuanto a puntualidad, en cuanto a velocidad y también, entre otras cosas, en consumo energético, es decir, en menos kilo-calorías por tonelada bruta remolcada, pero no en aumentar la capacidad.

Lógicamente, para mejorar esta calidad gran parte de las inversiones van a reposición y modernización de los activos. Esto es, no habrá más locomotoras, ni habrá más coches. Habrá los mismos, pero los viejos, al darse de baja, serán sustituidos por otros más modernos.

El señor MARDONES SEVILLA: En el plan de compras de RENFE, en esta sustitución de material (ya que me ha dicho que no habrá aumento del número de locomotoras, de elementos de tracción y de vagones), el plan de aplicación ¿es para industria nacional o para importación también?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): No, que yo sepa, desde hace mucho tiempo no se importa ningún material, todo se fabrica en España. Esto no quiere decir que no se pague alguna licencia extranjera, pero fabricado en España.

El señor MARDONES SEVILLA: Estamos en la idea de que esa inversión es con cargo a los 83.000 millones de pesetas, que es lo que hemos dicho que está previsto para inversiones reales, ¿no, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Pero estos 83.000 millones de pesetas son devengos, es decir, puede estar ya contratado gran parte de esto. Es lo que durante el año 1985 será entregado y, por tanto, pagado.

El señor MARDONES SEVILLA: Comprendido, hasta ahí llego.

En el plan de inversiones reales que puedan realizarse en el año 1985, ¿qué planificación hay de aumento de líneas electrificadas en RENFE?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): En estos momentos no está previsto aumentar prácticamente ya nada las líneas electrificadas (tenemos más del 50 por ciento; excepto Italia y Suiza somos el país europeo con mayor porcentaje de línea electrificada), por la sencilla razón de que no es rentable electrificar a partir de cierto punto.

Es decir, el consumo energético por tonelada remolcada es más barato en electricidad que en gas-oil con tracción diesel. Ahora bien; esto es en cuanto al coste directo de la energía; pero en el caso de la electrificación, lógicamente, hay que amortizar toda la infraestructura de electrificación, esto es, la catenaria, las subcentrales de transformación y la llegada de la corriente eléctrica a las diferentes líneas. Entonces hay un punto de inflexión que depende de la densidad de tráfico a partir del cual, sumando el precio de la energía, más la amortización de la electrificación, es más cara la eléctrica que la diesel. Nosotros, con el 50 por ciento en que estamos en este momento, en el que están prácticamente electrificadas todas las líneas principales, en todas las demás nos pasaríamos de este punto de inflexión y nos saldría más cara la energía eléctrica que la diesel.

El señor MARDONES SEVILLA: En el capítulo de los reembolsos de créditos de que dispone RENFE, aquellos que tiene RENFE para atender, que están expresados en moneda extranjera, se dice que la cantidad prevista de reembolsos totales de crédito es de 31.100 millones de pesetas, de cuya partida 23.490,8 son en moneda extranjera. La previsión que han hecho, por los diferenciales de cambio para 1985, ¿qué es lo que puede suponer, dado que imagino que la mayoría serán créditos en dólares?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): En dólares, en yens, en francos suizos, en «ecus», en marcos y en libras; creo que más o menos está repartida la cesta entre estas monedas. En el contrato-programa, como indica él mismo, estas cantidades, en lo que es moneda extranjera, están calculadas al cambio de la peseta del día 17 de octubre de 1982. Ahora bien, todos nuestros créditos, como S. S. sabe, están garantizados por el Estado, y, por tanto, quien los reembolsa es el Estado a través de RENFE. Por eso la devaluación que pueda haber sufrido la peseta a RENFE no le influye, sí al Estado, y supongo yo que si no le compensa tendrá que ir a presupuesto extraordinario por estos motivos, pero siempre ha sido así.

El señor MARDONES SEVILLA: Sí, por eso no sigo abundando en la pregunta.

Finalmente, aparece en la cuenta de explotación de RENFE prevista para 1985 la cantidad de 790 millones de pesetas que contempla el déficit de la empresa TICSA. Esa dotación de 790 millones, ¿entiende usted que satisface plenamente la previsión del déficit de TICSA en 1985, o puede haber desviaciones por lo que haya ocurrido en lo que va de 1984, y qué previsiones tiene RENFE con relación a esta empresa, dada su situación permanente de déficit?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixados Malé): Yo creo que los 790 millones serán más que suficientes porque, según parece, en estos momentos se está tratando con el Gobierno autónomo de Canarias la transferencia de esta empresa. Por tanto, en cuanto se produzca esta transferencia dejará de figurar en las cuentas de RENFE.

El señor MARDONES SEVILLA: Nada más, y muchas gracias, señor Presidente.

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

Señor Presidente de Iberia. *(El señor Presidente de Iberia ocupa un lugar en la Mesa.)*

Por el Grupo Popular, el señor Lasuén tiene la palabra.

El señor LASUEN SANCHO: Muchas gracias, señor Presidente de Iberia, por su comparecencia.

El señor PRESIDENTE: ¿Cuántas preguntas, señor Lasuén?

El señor LASUEN SANCHO: Tengo seis generales, con algún componente cada una de ellas. Trataré de ser lo más breve posible.

El señor PRESIDENTE: Se lo agradeceremos.

El señor LASUEN SANCHO: Sí, todo el mundo, supongo. Señor Presidente de Iberia, ¿cuáles son las pérdidas que prevé usted para su compañía en 1985, son 5.070 millones, como dice el Presupuesto?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): ¿Para el año 1985? *(Asentimiento.)* No son 5.070 millones.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Cuántos son?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Son algo inferiores a 8.000 millones de pesetas.

El señor LASUEN SANCHO: ¿El grado de fiabilidad de esta previsión es igual que la de este año?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Ojalá tuviera igual que la de este año.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Piensa usted que va a ser mayor?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): No, la de este año ha sido el 99,5 por ciento, y por eso digo que ojalá fuera igual que la de este año. Si usted recuerda mi comparecencia el año pasado en esta misma Comisión...

El señor LASUEN SANCHO: No la recuerdo porque no estaba presente, pero me la puede usted decir y lo creo exactamente igual que si hubiera estado.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Se la recuerdo con mucho gusto. Con motivo de mi comparecencia, anuncié que los resultados de explotación de Iberia para este ejercicio se moverían entre 24 y 25.000 millones de pesetas. La realidad ha sido de 24.860 millones de pesetas. Y no es que acertemos más que los demás al hacer las previsiones, sino que contamos con una ventaja, y es que nosotros cerramos el ejercicio al 31 de octubre, cuando se produce esta comparecencia estamos muy próximos al final del ejercicio y, por tanto, pensamos que las cifras que decimos tienden a cumplirse.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Estas cifras últimas suyas han sido contestadas por algún organismo del Estado?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Por ninguno que yo conozca.

E señor LASUEN SANCHO: ¿La Intervención General del Estado no ha hecho ninguna recomendación a Iberia?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): La Intervención General del Estado, como usted conoce, auditó a la Compañía, hizo una serie de observaciones y, tras recogerlas, se aprobó la Memoria, la cuenta de resultados y el balance con esas cifras. Estoy hablando de cifras de explotación del ejercicio 1982-1983, ejercicio que terminó el 31 de octubre de 1983.

Cuando en la misma comparecencia del año pasado me preguntaron cuáles eran las previsiones para este ejercicio, hablé de que teníamos un plan para reducir los resultados totales de la Compañía, que se cifraba en aquel momento en esos 24.500 millones de explotación, más 5.000 millones, aproximadamente, de diferencias de cambio, que dan 29.500, cerca de los 30.000 millones. Teníamos un plan para reducir esas pérdidas en tres ejercicios y en tres tercios, de manera que, en el primer ejercicio nos quedáramos por debajo de los 20.000 millones, que es el ejercicio que terminamos la semana que viene, es decir, el 31 de octubre próximo; en el segundo reduciríamos otros 10.000, millones para quedarnos por debajo de 10.000 millones a 31 de octubre de 1985 y alcanzar el equilibrio al final del tercer ejercicio.

El señor LASUEN SANCHO: Esas previsiones no coinciden con las que usted prevé actualmente, porque piensa pasar de 24.000 millones a 8.000 «tout d'un coup», como dirían.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): No. Yo creo que estamos hablando, quizá, de períodos distintos. Las pérdidas de explotación son 24.000 en el ejercicio que se cerró el 31 de octubre de 1983. El ejercicio de 1984, el 31 de octubre, esperamos que se cierre entre 16 y 17.000 millones. Yo pongo siempre un margen, concretamente de 1.000 millones de pesetas, porque aunque esté muy próximo el cierre como operamos con más de cincuenta monedas distintas en los distintos países y las diferencias de cambio, como S. S. conoce, son sensibles. Nos vamos, por tanto, a mover entre 16 y 17.000 millones frente al objetivo del plan o el presupuesto, de quedarnos por debajo de 20.000.

Me preguntaba S. S. para el año 1985; le diré que frente al objetivo del plan de 10.000 millones, esperamos quedarnos del orden de 8.000 millones. Pero esas cifras son menos fiables, por eso le decía que ojalá sean tan fiables como las de años anteriores.

El señor LASUEN SANCHO: Este plan de viabilidad que usted propuso no parece que haya tenido una gran acogida por el Gobierno. No tenemos ninguna constatación, sólo los comentarios que han surgido en la prensa.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Yo creo que ha tenido acogida por parte del Gobierno, puesto que lo que se demandaba al Gobierno eran dos cosas y ambas se han conseguido.

El señor LASUEN SANCHO: Se ha conseguido una para este año, pero no para ejercicios posteriores. ¿Se refiere usted a los 30.000 millones?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Me refiero a las dos cosas que se le demandaban al Gobierno, que, por un lado, era una moderación en el crecimiento del precio del queroseno, que ha tenido lugar a lo largo del ejercicio y, por otro lado, un plan de capitalización de la empresa que recoja en los Presupuestos Generales del Estado la cifra de 30.000 millones de pesetas.

El señor LASUEN SANCHO: A los comentarios que yo me refiero son a los que ha hecho la prensa, no han sido ante esta Cámara, son del señor Croissier, actualmente Presidente del INI, del Subsecretario de Transportes, del Secretario de Estado para Hacienda y del Secretario de Estado para Planificación. Son comentarios, en cualquier caso, importantes, pero como no se han dicho a la Cámara, los paso por alto.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Yo los desconozco.

El señor LASUEN SANCHO: Lo que no creo que usted desconozca son las pérdidas en ejercicios anteriores, es decir en los ejercicios 1981, 1982, 1983 y 1984, de 3.586 pasan al año siguiente a 8.000 y al siguiente a 29.000. ¿A qué atribuye usted este crecimiento de las pérdidas en el pasado y cómo intenta usted mejorarlas en el futuro?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Efectivamente el crecimiento de las pérdidas ha sido en el pasado; la disminución de las pérdidas ya es del presente y también, en parte, del pasado, puesto que el ejercicio está prácticamente terminado, y pienso que se deben seguir disminuyendo en el futuro.

El señor LASUEN SANCHO: ¿A qué atribuye las péridas en el pasado y cómo se van a disminuir en el futuro?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Las pérdidas en el pasado se han debido, fundamentalmente, a un comportamiento insano de los ingresos y de los gastos. Es decir, hemos tenido un crecimiento de los ingresos inferior al crecimiento de los gastos a lo largo de esos dos ejercicios 1981 y 1982 y 1982-1983. Ese ritmo de crecimiento, del orden de siete puntos porcentuales por encima de los gastos con relación a los ingresos, ha sido lo que ha ido agrandando el déficit, que, de haber continuado en este ejercicio que estamos próximos a terminar, hubiese llevado a la empresa a una extrapolación de los mismos incrementos del año anterior y a 48.000 millones de pérdidas.

El plan de la Compañía se lo puede explicar a S. S. con todo el detalle que precise. Consiste, fundamentalmente, en alterar esa tendencia, frenar el ritmo de crecimiento de los gastos y potenciar o aumentar el ritmo de crecimiento de los ingresos.

El señor LASUEN SANCHO: Eso siempre es muy sano. Observando las cifras de todos los componentes de coste, uno de los más llamativos en un empresa que pasa de 3.500 millones de pérdidas a 8.000 y a 29.000, es el comportamiento anómalo de la plantilla, que pasa de 23.000 a 24.332 y 24.825; es decir, una compañía que está perdiendo aceleradamente no parece que sea razonable que

siga aumentando la plantilla en 500 ó 600 personas al año. *Menos razonable es todavía que el salario de esa* plantilla aumente de 1.533 pesetas por empleado a 1.726 por empleado y a 1.957 por empleado. Lo ajustes internacionales de compañías aéreas nos tienen acostumbrados a otra cosa, y es que, cuando los ingresos no se comportan como es debido, las empresas reducen los gastos reduciendo plantillas y reduciendo salarios, no aumentando plantilla y aumentando salarios. ¿A usted le parece que ésta es una descripción correcta de lo que ha sucedido hasta este momento?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Me parece que es correcta la descripción en una dimensión temporal más breve que hasta este momento. Porque la plantilla de Iberia se halla congelada desde el día 1.º de julio de 1983, en el sentido de que no ha entrado ni una sola persona en plantilla fija, ni en tierra ni en vuelo, desde esa fecha, y, por otra parte, creo que son presentes y conocidos los sacrificios que se han obtenido en la negociación salarial de este año, con vigencia por dos años.

El señor LASUEN SANCHO: Nada comparables a los de otras compañías internacionales, ¿no?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Sin duda, nada comparable a los ajustes de otras compañías internacionales.

El señor LASUEN SANCHO: Además esa plantilla congelada no está muy bien estructurada. Si usted analiza la plantilla encontrará que la relación de tripulaciones por avión en España es bastante baja, que la cifra de mantenimiento por avión es bastante baja; en cambio la dotación en tierra es muy alta, la dotación administrativa es muy alta y la red comercial y de ventas, según los «ratios» que tenemos nosotros, así lo indican. Si usted tiene una opinión contraria me gustaría oírla.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Discrepo respetuosamente de la opinión de S. S. sobre sus «ratios».

El señor LASUEN SANCHO: ¿Usted considera cuáles son o deben ser, según la estructura de la plantilla, para conseguir los ingresos adecuados?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Para conseguir los ingresos adecuados, la plantilla de Iberia en estos momentos no puedo decir que sea ideal, porque no creo que ninguna empresa tenga la plantilla ideal, pero no dista en más-menos el 10 por ciento de la que debería de ser.

El señor LASUEN SACHO: ¿En volúmen o en estructura?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): En composición por cada grupo laboral y cada una de las funciones administrativas, de organización o producción que tiene encomendadas.

El señor LASUEN SANCHO: Tenemos otros índices, además del personal, muy relevantes respecto de su Compañía. Tenemos idea de que el número de horas de vuelo de los aviones por año es uno de los más bajos conocidos en el mundo occidental; los aviones de Iberia están muy poco ocupados.

El segundo índice objetivo es que el grado de ocupación de los aviones una vez que vuelan, es muy bajo y, adicionalmente, aparte del defecto físico de la red, que está relacionado con la estructura del pesonal, el bajo índice de mantenimiento y pilotos y exceso del personal de tierra y administrativos, aparte de eso, hay unos gastos financieros elevadísimos por la composición del capital de la empresa con una relación del 18 por ciento de fondos propios frente al 82 por ciento de fondos ajenos, que también es enormemente ilustrativo sobre la situación.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Siento volver a discrepar con S. S.

El señor LASUEN SANCHO: Estamos para eso, si usted nos corrige en nuestras tesis es perfecto, siempre que sea convincente.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros: Por eso discrepo. Estoy de acuerdo en la última información. En cuanto al grado de utilización de los aviones, sobre que sea muy baja o de las más bajas internacionalmente, en absoluto; al revés. No digo que sea de las más elevadas internacionalmente, pero está por encima de la media. Estos son datos que publica IATA y que están al alcance de cualquiera; no son datos que se puedan manipular, ni mucho menos.

Con la excepción de la flota 747, tenemos datos de utilización de los aviones, superior a la media de las líneas europeas. ¿Por qué con el 747 tenemos una utilización inferior? Fundamentalmente por un motivo, y es que estamos más cerca de América, que es hacia donde nosotros llevamos los aviones 747, que el resto de los países europeos. Por tanto, una rotación de un avión 747 comprende un viaje de ida y un viaje de vuelta en el día. Cuando se computan las horas de utilización por día, si se está a una hora más de trayecto, como puede ser Alitalia trayecto Roma-Nueva York, Roma-Caracas o al sitio que sea con relación a Madrid, hay una hora de diferencia. Por consiguiente, la media de utilización de la flota 747 es algo inferior a la media de las compañías europeas, pero simplemente por una razón geográfica de posicionamiento y porque no se pueden hacer dos saltos y medio a América. Se puede hacer un salto de ida y un salto de vuelta. Las horas de utilización son siete u ocho en un caso y ocho o nueve en el otro caso.

En el resto de la flota, y sobre todo en las flotas homogéneas, en las flotas que existen en otras compañías euro-

peas, como son la flota DC-9 o la flota 727, o la misma flota del Airbus, del A-300, nosotros tenemos utilizaciones superiores, pese a un hecho que actúa de limitación a la hora de utilización de los aviones, que es el horario de cierre de nuestros aeropuertos. Como S. S. quizá conozca, muchos de los aeropuertos españoles tienen un horario de orto a ocaso, es decir, desde la salida del Sol hasta la puesta, quedando cerrados a partir de esa hora y, por tanto, dificultando la utilización de vuelos nocturnos, que son práctica usual en otras compañías europeas más al norte de España.

En resumen, le quiero decir que la ocupación de los aviones es buena y superior a la media de las compañías europeas. Son datos que se pueden comprobar en cualquier estadística de las que publica IATA.

Lo de bajo índice de mantenimiento, lo considero, aparte de falso...

El señor LASUEN SANCHO: Yo no he dicho eso.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): He anotado bajo índice de mantenimiento.

El señor LASUEN SANCHO: No; baja dotación de personal de mantenimiento por avión.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Pues baja dotación de personal de mantenimiento, aparte de no exacto, lo considero una afirmación peligrosa. Lo considero una afirmación peligrosa porque en aviación, si hay un concepto con el que no se puede jugar es con el concepto de seguridad. Ninguna compañía aérea se permite el lujo de jugar con la seguridad de sus aeronaves.

En cuento al índice de mantenimiento, lo que llamamos bajo porcentaje de personal dedicado a mantenimiento, que es a lo que me parece que se está refiriendo *(Asentimiento.)*, hay una contrastación objetiva (para no recurrir siempre a estadísticas que pueden ser interpretadas de una manera u otra, aunque las anteriores a que he hecho mención sólo tienen una posible lectura), que es la perteneciente de Iberia al grupo Atlas. Como S. S. sabe, Iberia está integrada, junto con Air France, Lufthansa, Alitalia y SABENA, en una agrupación de compañías europeas, que se llama Grupo Atlas, para realizar el mantenimiento indistintamente de los aviones de mayor capacidad, concretamente el DC-10 y el 747, bajo baremos y parámetros homogéneos e idénticos en estas instalaciones, disminuyendo las necesidades de inversión que cada una de estas compañías hubiera tenido que acometer de haber realizado sus propias instalaciones de mantenimiento.

Nosotros estamos manteniendo aquí, en Barajas, aviones de estas cinco compañías, y, como comprenderá, ni Air France, ni Lufthansa, ni Alitalia vendrían a mantener sus aviones a España si estuviéramos actuando con baremos o con parámetros distintos de los que aplican en Roma en Stuttugart o en París. Es decir, estamos en los «standard» normales. Otra cosa es que un determinado colectivo, en un determinado momento y con una determinada finalidad, quiera aierear que no se está con las dotaciones de mantenimiento necesarias, que son insuficientes, o lo que sea, tendentes a buscar crecimiento de plantilla, aumentos injustificados de remuneraciones, progresiones, o cosas de este tipo. Pero no acepto la afirmación de que el porcentaje de población laboral dedicado a mantenimiento sea inferior al de otras compañías. Lo que no se puede es hacer comparaciones desconociendo un hecho muy importante y muy significativo de Iberia, que puede trastocar determinadas comparaciones si tomamos el conjunto de la plantilla de la compañía, y es que Iberia es la compañía que realiza el «handling» en todos los aeropuertos españoles y que tenemos ocho mil personas dedicadas a esa operación, que normalmente otras compañías de Europa no tienen, porque el «handling» está en poder de una filial o de una compañía específica dedicada a eso. Es necesario depurar la cifra global de las 23 ó 24.000 personas que componen la plantilla de Iberia de esas 8.000 que se dedican al «handling» si queremos hacer comparaciones con otras compañías en actividades similares. Quizá, si no se hace esa depuración previa y se quita una actividad que es de carácter industrial o de servicios, absolutamente distinta, pueden verse distorsionadas las cifras en cuanto a porcentajes.

En cuanto a los gastos financieros, pensaba decirle que, efectivamente, nosotros tenemos una estructura de gastos financieros que es sumamente desproporcionada en relación con lo que existe en Europa, en los países más desarrollados, y comparable, desgraciadamente con la que existe en países más subdesarrollados que el nuestro. Las compañías europeas de aviación tienen unos gastos financieros sobre facturación que se mueven en un orden del 3 al 4 por ciento de gastos financieros sobre cifra total de facturación. Nosotros tenemos una cifra este año que es del 11,5 por ciento, lo cual supone tener unos gastos financieros de 28.000 millones de pesetas. Si nosotros tuviéramos los gastos financieros del 4 por ciento de nuestra facturación, que este año va a ser de 240.000 millones, estaríamos hablando de unos gastos financieros de 10 a 12.000 millones de pesetas y, por tanto, con resultado cero. Es decir, con la misma estructura financiera que la peor, insisto, de las compañías europeas, Iberia este año habría tenido resultado cero.

El señor LASUEN SANCHO: Vamos a ver, señor Espinosa. Yo le he permitido que contestara a otras personas distintas de mí en este diálogo, porque creo que usted ha sido acusado de varias cosas por la prensa, etcétera, y se refería a estos aspectos. Yo no le preguntaba sobre este aspecto específico. Vamos a repasar las preguntas, porque lo que a nosotros nos interesa es la visión que usted tiene de la Compañía y cómo se manifiesta esto en el presupuesto.

Veamos la primera parte. El índice de ocupación de los aviones es bajo, con la excepción de la flota 747. ¿Cuánto cuesta la flota 747 en porcentaje del valor total de la flota?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): ¿Cuánto cuesta?

El señor LASUEN SANCHO: ¿Cuál es, aproximadamente, el valor de la flota 747 en porcentaje del valor total de la flota?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Depende del valor de que hablemos. Nosotros tenemos un valor en libros, tenemos un valor de reposición y...

El señor LASUEN SANCHO: Toda la flota estaría en algún valor.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): En libros.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Cuál es el valor de la 747 en libros respecto del valor de toda la flota?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Tenemos seis aviones que están a una valoración de unos 6.000 millones de pesetas, aproximadamente, lo que hace 36.000 millones.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Cuál es el valor de toda la flota?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): En cifras redondas, el valor de toda la flota es de 140.000 millones.

El señor LASUEN SANCHO: O sea, que estamos hablando de un 30 por ciento de la flota.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): ¿En valor?

El señor LASUEN SANCHO: Sí.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): En valor, sí.

El señor LASUEN SANCHO: O sea, el 25 por ciento de la flota está infrautilizado respecto de lo que es media.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): No, no. No puede hablarse de infrautilización.

El señor LASUEN SANCHO: Señor Espinosa, usted ha dicho que por razones geográficas los aviones 747 de la flota de Iberia están menos utilizados horas/año que los de las flotas 747 competitivas con Iberia.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Digo que tienen una utilización menor por día de una hora si están una hora más cerca de América que nosotros; por este motivo.

El señor LASUEN SANCHO: Bien; eso es lo que ha dicho, ¿no?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Pero no he dicho que estén infrautilizados.

El señor LASUEN SANCHO: Están infrautilizados respecto de los competitivos por las razones geográficas que ha dicho.

El señor PRESIDENTE (Espinosa de los Monteros): Están menos utilizados.

El señor LASUEN SANCHO: Están menos utilizados; eso significa infrautilizados. Es el 30 por ciento de la flota lo que está poco utilizado por esas razones geográficas.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Está utilizada al máximo que se puede utilizar desde España. Insisto en la precisión: está utilizada al máximo que se puede utilizar desde España. No hagamos juegos de palabras para decir que estamos utilizando mal los aviones; estamos utilizando al máximo que se puede utilizar desde España.

El señor LASUEN SANCHO: En las condiciones en que ustedes tienen establecida la red; si cambiaran la red y movieran los aviones de Estados Unidos a otros sitios, lo podrían hacer.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Si estuviéramos en otro sitio, probablemente sí, pero estamos aquí.

El señor LASUEN SANCHO: Sí, están ustedes aquí, pero Inglaterra está aproximadamente a la misma distancia y, sin embargo, utilizan más los aviones 747. No es solamente un defecto geográfico; es un defecto de establecimiento de redes.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Su señoría afirma que Inglaterra utiliza los aviones 747. Es probable.

El señor LASUEN SANCHO: Es probable porque diseñan las rutas de forma que el 747 no tenga que volver necesariamente a Inglaterra, sino que puede ir a otro sitio y el grado de utilización...

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): En el caso de América desconozco que British Airways tenga ningún vuelo que no regrese de América.

El señor LASUEN SANCHO: Consúltenlo.

El segundo argumento que da es que la flota de 727, es

decir, básicamente la flota interna, podría ser más utilizada si los aeropuertos españoles estuvieran abiertos más tiempo. ¿No es así? Eso es lo que ha dicho.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): No, he dicho que la flota 727 y la flota DC-9, que son dos flotas que se utilizan no en la red interna exclusivamente...

El señor LASUEN SANCHO: Pero sí básicamente.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Básicamente en la red europea. No olvide S. S. nunca que Iberia es una compañía...

El señor LASUEN SANCHO: ¿Cuál es el porcentaje de vuelos internos sobre vuelos europeos, o sobre vuelos europeos e internos unidos?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Le voy a dar una cifra que me interesa destacar antes de contestarle a eso. Iberia es una compañía...

El señor LASUEN SANCHO: Estoy intentando comprenderlo, o sea, que acepto todas las cifras que me dé usted.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Estoy tratando de poner en términos numéricos sus afirmaciones. Iberia es una compañía en la que el 75 por ciento de sus ingresos los obtiene en el mercado internacional, para que tenga una idea de cuánto es lo que pesa la red interior. Es decir, de cada cuatro pesetas que ingresa Iberia, tres las ingresa en el mercado internacional y una en el mercado interior.

El señor LASUEN SANCHO: De esas pesetas, ¿cuántas son en vuelos europeos?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): En vuelos europeos de esas pesetas aproximadamente 1,50 de 4.

El señor LASUEN SANCHO: 1,50 de 4. Eso es un 30 ó 35 por ciento.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Una peseta se ingresa en los vuelos interiores; 1,70 sería por la red europea, y el resto por Atlántico, Africa y Oriente Medio.

El señor LASUEN SANCHO: Es decir, 40, 40, 20.
En cuanto a la flota de 727 y DC-9 afecta al 40 y al 20 por ciento.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): No es muy exacto, porque eso que le he dicho es a nivel de red, a nivel del conjunto de la Compañía...

El señor LASUEN SANCHO: Le iba a preguntar ahora sobre la frecuencia.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): ... y no necesariamente con relación a esas dos flotas.

El señor LASUEN SANCHO: Entonces, en un componente significativo de esa flota, ¿eso está afectado por el hecho de que los aeropuertos españoles no pueden abrir nada más que en determinadas horas del día y el resto del día no están abiertos?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Estaría afectado en algún caso en algún aeropuerto. No he dicho que ocurra en todos los aeropuertos. He dicho que algunos areopuertos españoles están con la limitación de orto/ocaso.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Cuántos?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): No lo sé.

El señor LASUEM SANCHO: No lo sabe.
¿Por qué están en esas condiciones?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Porque tienen determinadas limitaciones geográficas que así lo aconsejan, porque hay nieblas por la noche o por la mañana, o porque hay nubosidades o porque no hay equipamiento necesario para poderlos operar en vuelos sin visibilidad.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Son subsanables esas circunstancias?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Hay que ver a qué costo. Es decir, si no hay un tráfico que justifique la existencia de esos vuelos nocturnos, sería, probablemente, disparatado realizar inversiones para poderlos poner operativos durante las veinticuatro horas del día.

El señor LASUEN SANCHO: Luego se debería rediseñar la red de forma que se pudieran utilizar más los aviones dadas esas circunstancias.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Ese no es un corolario necesario de mis afirmaciones.

El señor LASUEN SANCHO: Pues dígame uno alternativo.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): ¿Uno alternativo? Su señoría está partiendo de la afirmación de que hay una mala utilización de los aviones y yo estoy partiendo de la contraria.

El señor LASUEN SANCHO: Estoy tratando exclusivamente de ver si es creíble que se puedan arreglar las cuentas de Iberia de esta forma.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Desde luego no tiene que ver mucho con esto el arreglo de las cuentas de Iberia.

El señor LASUEN SANCHO: Pues pasemos a la cuarta cuestión.

Usted ha rechazado que no hubiera un exceso de personal en tierra y a continuación dice que esto probablemente se debe a que existe una actividad de Iberia en el «handling» que es atípica en las otras compañías, y que al compararlo sale un exceso de personal en tierra. Entonces dice que si tal vez se separara el «handling» de las actividades propias de Iberia disminuiría este exceso aparente. ¿No ha dicho eso?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): En ningún momento he dicho eso y me gustaría acudir a la reproducción taquigráfica si fuese necesario para aclararlo.

El señor LASUEN SANCHO: No es necesario, porque si yo le entendido mal me lo repite de nuevo y se aclara; de todas formas, podríamos comprobar la reproducción taquigráfica.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): He dicho que los porcentajes del total de personal dedicado a mantenimiento que se afirmaba que eran inferiores...

El señor LASUEN SANCHO: No estamos hablando de mantenimiento; estamos hablando de «handling».

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): He dicho con anterioridad que...

El señor LASUEN SANCHO: Yo le estoy preguntando sobre esto, no sobre mantenimiento.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Es que yo le he hablado del «handling» para explicarle lo del mantenimiento. Cuando ha dicho que los porcentajes de personal dedicado a mantenimiento eran en Iberia inferiores a los de otras compañías, he dicho que eso solo podía ser debido a que se tomase del conjunto del personal de Iberia la totalidad de la plantilla, las 24.000 personas, sin tener presente que hay unos miles de personas que se dedican al «handling» y otras compañías no se dedican a ello. Entonces si cogemos y decimos: 6.000 personas de mantenimiento, ¿cuánto representan en el conjunto de 24.000 personas?, nos puede salir un porcentaje que sea inferior al de otras líneas, pero es que debemos de depurar esas 24.000 personas que componen la plantilla de Iberia de los que se dedican al «handling», puesto que las otras compañías con las que la comparamos no se dedican a ello; restamos eso y entonces el porcentaje que nos sale de personal dedicado a mantenimiento es comparable. Eso es lo que le he dicho, pero no que haya que reducir personal o que nos sobre personal por el «handling», sino simplemente le he mencionado ese dato a efectos de comparación con otras líneas.

El señor LASUEN SANCHO: M parece que usted está refiriéndose a pregunta de un interlocutor distinto. Probablemente le han hecho esa pregunta. Yo no le he hecho esa pregunta.

La pregunta que le he hecho —hablaremos del mantenimiento posteriormente— ha sido sobre una afirmación suya...

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): La tengo aquí escrita.

El señor LASUEN SANCHO: Se la haré de nuevo, es así de sencillo.

Le he dicho al principio que los índices que teníamos era, y se lo repito, que había un exceso de personal en tierra que no era administrativo ni de ventas, sino simplemente de «handling», y que ese exceso de personal usted me ha dicho que tal vez exista porque otras compañías en Europa no lo tienen y que se establece comparaciones con ellas. *(El señor Presidente de Iberia hace signos negativos.)* Entonces no lo he entendido yo tampoco; que IBERIA hace el «handling» para todas, cosa que hacen unas compañías en el extranjero y otras no, pero que de esa forma se justificaba...

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (spinosa de los Monteros): ¿He afirmado en algún momento que existe exceso de personal en «handling»? No recuerdo eso.

El señor LASUEN SANCHO: En tierra, distinto de administrativo y de compras y ventas. Lo ha dicho usted.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): No sé si nos estamos haciendo un pequeño lío. Yo he tomado nota de las preguntas que S. S. ha hecho diciendo que teníamos un escaso porcentaje de personal dedicado a mantenimiento. ¿Lo ha dicho S. S. o lo he tomado yo mal?

El señor LASUEN SANCHO: Le he dicho al principio que de la estructura de la plantilla, comparada con índices internacionales, parecía que el personal de mantenimiento y pilotos, mantenimiento físico de aviones y pilotos, era aproximadamente inferior a la media, y luego que el personal de tierra, distinto del comercial y de ventas y del administrativo, era excesivo. Eso es lo que le he dicho.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): ¿El personal de mantenimiento es un personal que está en tierra?

El señor LASUEN SANCHO: Sí, pero no es al de tierra al que yo me refería; estamos hablando de «handling».

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): El personal de mantenimiento yo le he dicho que de esos porcentajes que usted me dice, o que S. S. me dice y perdone si en algún momento no le doy el tratamiento debido, si en algún momento me ha indicado que pensaba que los porcentajes de mantenimiento con relación al total de la plantilla, porque no sé a qué otro porcentaje se puede referir...

El señor LASUEN SANCHO: Se puede referir a los aviones y se puede referir adicionalmente al de las participaciones en el grupo Atlas. No se refería a la estructura general de la plantilla.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): ¿Al porcentaje de personal dedicado a mantenimiento?

El señor LASUEN SANCHO: He dicho 9/8 personas, cuando me he referido a esto...

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Usted se ha referido a los pilotos, no a mantenimiento.

El señor LASUEN SANCHO: Entonces si me estoy refiriendo a aviones y respecto a pilotos me estoy refiriendo también a mantenimiento. Usted está hablando hacia otro interlocutor que no soy yo. Eso es lo que le ruego que haga: que se olvide de otras preguntas que tenga en la cabeza.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): No tengo ninguna otra pregunta, porque lo que menos sospechaba es que en esta reunión estuviéramos hablando de estas cosas, pero con mucho gusto intento responderle. Tenga la seguridad S. S. de que no tengo ninguna otra pregunta en la cabeza, sino que intento, con la mejor voluntad, aclararle las dudas que me plantea. Disculpe que le diga, ¿cuál es la pregunta?

El señor LASUEN SANCHO: ¿Dice usted que hay un exceso en «handling»?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Yo no he dicho que haya un exceso en «handling» en ningún momento.

El señor LASUEN SANCHO: Entonces le he entendido mal, pero creo que lo ha dicho.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Ni pienso decirlo. Lo que le he dicho es que nosotros hacemos una actividad que se llama «handling» que normalmente las compañías aéreas no hacen y que en esa actividad tenemos unos miles de personas.

El señor LASUEN SANCHO: Bien. ¿Usted dice que la situación de la compañía mejoraría si se prescindiera de esas personas?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): En ningún momento he dicho eso. En ningún momento lo he dicho. Hay personas en la sala que pueden... aparte de la transcripción taquigráfica...

En ningún momento he dicho que la actividad de la compañía mejoraría si no tuviéramos «handling». La actividad del «handling» es una actividad con la que la compañía gana dinero.

El señor LASUEN SANCHO: Si no hay ninguna cuestión respecto de esta cuestión, se retira la pregunta. Si usted no ha sugerido que separando el «handling», como hacen las otras compañías, mejoraría la plantilla y los costes, entonces, no hay cuestión. Entonces retirada la pregunta. No hemos dicho nunca, usted lo ha repetido, que pusiéramos en cuestión la eficacia del mantenimiento de los aviones, porque nos consta que es eficaz; lo único que hemos dicho es que el personal dedicado a mantenimiento, sobre todo teniendo en cuenta que se hace mantenimiento a otras compañías, probablemente es escaso. Es todo lo que hemos dicho.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Es todo lo que ha dicho S. S. No lo que he dicho yo.

El señor LASUEN SANCHO: No, usted no ha dicho eso. Ha dicho que...

El señor PRESIDENTE DEL IBERIA (Espinosa de los Monteros): No sabía si era partícipe del plural.

El señor LASUEN SANCHO: No, en absoluto.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): De acuerdo.

El señor LASUEN SANCHO: Entonces, revisadas todas estas cuestiones, a continuación nostros queremos saber: si no hay ningún problema estructural de uso de aviones, si no hay ningún problema estructural de uso de ocupación de aviones, de ocupación de la capacidad de los aviones, si no hay ningún problema estructural de plantilla, si no hay ningún problema de cuantía de plantilla, nosotros queremos saber a continuación cómo va a resolver usted el problema de la compañía.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): ¿Cómo voy a resolver el problema de la compañía? Lo primero es que no tengo ningún sentido mesiánico y, por tanto, no creo ser persona capaz de resolver el problema de la compañía por mí mismo, sino que creo que los problemas de una compañía de 24.000 personas se resuelven con el esfuerzo de mucha gente. Esa es la filosofía que preside el Plan de la compañía.

El señor LASUEN SANCHO: No estamos preguntando a las 28.000 personas. Nosotros necesitamos criterios para saber cómo cree usted que va a rebajar las pérdidas de Iberia que han seguido ese curso hasta los 5.000 millones de pesetas si no hay ningún problema estructural, ni de índice de rotación de aviones, ni de índices de ocupación de aviones, ni de estructura de plantilla, ni de cuantía de plantilla, ni de remuneración de asalariados y con unos fondos propios y ajenos que tiene una relación de 18/82.

Digamos cómo puede usted conseguir ese milagro. Usted, no los 28.000, porque de los 28.000 usted no puede hablar por ellos ni nosotros los podemos interviuvar.

Es decir, ¿en qué medida es creíble este presupuesto que nos presenta, a la vista de los presupuestos anteriores?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): A la vista del primer año del Plan. Insisto en que esta Compañía formuló hace algo más de un año un Plan para resolver los problemas que tenía y que la habían llevado a perder 30.000 millones. Ese plan se componía de una suma de esfuerzos, internos de gestión, de sacrificio del personal y de aportación del accionista, para sacar a la Compañía, en tres años, de 30.000 a cero, pasando por veinte y por diez. Hemos terminado el primer año de ese plan y nos podemos congratular —y yo, personalmente, lo hago— de que nos hemos quedado por debajo de los 20.000 millones.

No estamos hablando de un plan que queremos vender, que carece de realismo. Es probable que todavía no cumplamos el segundo año o el tercero, pero tenemos un dato: que hemos cumplido, y con creces, y en el seno de un ejercicio lleno de dificultades, que todo el mundo conoce, las previsiones.

¿Cómo pensamos hacerlo? Pues pensamos hacerlo de la misma manera; y son ciento y pico medidas que tiene en marcha la Compañía para aumentar sus ingresos y para reducir sus costos, si se lo tengo que decir en un resumen de dos ideas, pero que van desde una política comercial como la que hemos seguido este año, que nos ha permitido tener los mayores coeficientes, las mayores mejoras de coeficientes de ocupación de Europa, de todas las líneas europeas, un mejor ajuste de la oferta y la demanda, una política tarifaria correcta, etcétera, etcétera. Esto, del lado de los ingresos. Y del lado de los costos, con un sacrificio del personal, que ha aceptado el reducir una serie de ventajas y de cuestiones que tenía convenidas a lo largo de los años. Y del lado del accionista, a través de una aportación de capital que pedimos y que hemos recibido sólo parcialmente, por eso, todavía en este año tenemos 28.000 millones de gastos financieros frente a los 23.000 que habíamos tenido en el pasado. Y con un incremento de 5.000 millones de pesetas vamos a reducir las pérdidas, en este ejercicio, en 13 ó 14.000 millones de pesetas.

Y con esa tarjeta de visita es con la que digo que el segundo año vamos a ir por debajo de 10.00 millones. Nada más. Con ésa y con un montón de papales, que me parece que sería excesivamente largo...

El señor LASUEN SANCHO: Esos papeles, señor Espinosa, se reducen simplemente a pedir que el Estado...

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): En absoluto, en absoluto.

El señor LASUEN SANCHO: Perdone, que no he terminado.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Perdone.

El señor LASUEN SANCHO: Básicamente, consisten en que el Estado pida a los ciudadanos españoles 90.000 millones de pesetas, para que reestructure el capital de Iberia, se reduzcan los gastos financieros de forma que se pueda mantener una plantilla de 24.000 millones de pesetas, con las rutas existentes, con los factores de ocupación existentes, etcétera, etcétera, y para ver qué pasa; ello en un contexto mundial en el que están cayendo las tarifas en el Atlántico, van a disminuirse en Europa, se pide la desregulación, y, en consecuencia, no hay garantía alguna de que ese esfuerzo de 90.000 millones de pesetas tenga éxito, cuando toda la experiencia internacional demuestra que, para salvar las compañías aéreas, en esas circunstancias, hay que reducir drásticamente las plantillas, reducir drásticamente los salarios, hacer una colaboración entre los sindicatos existentes en la empresa y la gestión muchísimo más ágil que la existente en España, etcétera.

Es decir, usted no ofrece en sus peticiones nada más que una solución, que es que se arreglen los problemas financieros de Iberia mediante la aportación de 90.000 millones de pesetas.

¿Qué otras contrapartidas hay? Digamos, las importantes, las básicas.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Yo quisiera ponerle de nuevo de manifiesto a S. S....

El señor PRESIDENTE: Perdone un momento.

Con la contestación del señor Presidente de Iberia yo creo que daremos ya por concluido este debate, que se está prolongando demasiado.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Quisiera, decía, ponerle de manifiesto que el plan de aportación de capital que la Compañía ha pedido al accionista, y que éste ha aceptado, consiste en la entrega de 90.000 millones de pesetas a lo largo de tres ejercicios; tres aportaciones de 30.000 millones de pesetas. Con el propósito de capitalizar a una empresa que tiene un inmovilizado de 240.000 millones de pesetas y en la cual, el Estado, a lo largo de los 58, exactamente, años de historia, ha puesto 18.000 millones de pesetas; 18.000 millones de pesetas para financiar un inmovilizado de más de 200.000 millones de pesetas. Y no tiene otro propósito que el de lograr el reequilibrio de esa estructura

financiera, de una estructura financiera que es disparatada, en este momento, porque se han comprado esos aviones, se han hecho esas instalaciones industriales, se ha hecho el proceso de informatización de la Compañía, acudiendo a unos recursos ajenos que resultan muy caros.

Y eso es lo que se pide al Estado. Pero, en el primer ejercicio, esta Compañía no ha recibido, hasta este momento, nada más que 17.000 millones y con fecha de primero de julio, con las limitaciones presupuestarias que S. S. conoce. Y se ha mejorado, insisto, en 13 ó 14.000 millones los resultados, sin la aportación del Estado. Se ha mejorado por una serie de factores, por una serie de factores de gestión, por una política comercial mejor, o que ha resultado ser mejor, por una política de contención de costos que ha permitido reducir sustancialmente toda la partida de costos a la Compañía, por un sacrificio de los trabajadores que han renunciado a incrementos en sus salarios y a prestaciones salariales y extrasalariales para este año y para el siguiente; por una serie de medidas no digo que infinitas, pero sí muy numerosas que ha acometido la Compañía durante todo este año y que va a seguir acometiendo en el segundo y en el tercero.

Decir que el único modelo para volver a una Compañía rentable es el de poner a la gente en la calle, el de reducir sustancialmente las plantillas, no es del todo exacto. Hay Compañías en otros países, que se están acercando a la rentabilidad sin acudir a esos procedimientos.

Hay...

El señor PRESIDENTE: Señor Presidente, lo siento. El deñor Diputado no ha hecho alusión para nada a ese tema.

El señor LASUEN SANCHO: Señor Presidente de Iberia, yo solamente quisiera hacer una pregunta adicional.

En la manifestación última que ha hecho, usted, de alguna forma, no sé si queriendo o no queriendo implicar al Estado en la responsabilidad de la situación de Iberia, ha dicho que en los últimos cincuenta años la única aportación que el Estado ha hecho a Iberia ha sido de 18.000 millones de pesetas y que esa estructura de capital es inadecuada y que con esa estructura de capital Iberia necesariamente tiene que tener pérdidas. Y, por consiguiente, implica que la solución tiene que ser que el Estado aporte nuevos fondos.

Yo ahora le quiero hacer una pregunta muy simple: En esos cincuenta años Iberia ha hecho algún beneficio, supongo. ¿Cuántos dividendos ha repartido al Estado? Nada más.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): 19.600 millones de pesetas.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Por 18.000 o por todos? En cincuenta años.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Y tiene un inmovilizado de 200.000 millones, que es propiedad del Estado.

El señor LASUEN SANCHO: ¿En cincuenta años?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): En cincuenta años ha logrado construir un inmovilizado de 240.000 millones de pesetas. Un patrimonio...

El señor LASUEN SANCHO: Que debe íntegramente.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): En absoluto.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Cuál es la dotación?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): 136.000 millones.

El señor LASUEN SANCHO: 136.000 millones, a largo plazo. ¿Y a corto plazo?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): A corto plazo, 40 ó 50.000 millones.

El señor LASUEN SANCHO: Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente. Y voy a tratar de ser lo más breve posible, dado el tiempo que me ha quedado.

El señor PRESIDENTE: Bien, porque ya estamos cinco minutos por encima de la hora.

El señor MARDONES SEVILLA: Sí, señor Presidente, pero yo no soy el culpable.

El señor PRESIDENTE: En esta ocasión, no.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Presidente de Iberia, agradeciéndole su presencia aquí, voy a referirme a los documentos contables, los documentos oficiales, que obran en poder de los Diputados de esta Cámara, dado que se ha cuestionado la cifra del saldo deudor con que se prevé que termine el ejercicio económico de la cuenta de Explotación de Iberia en 1985. La cifra que se repite en los documentos que, como digo, obran en nuestro poder, es de 5.070 millones de pesetas. Sean ahora 8.000 en la cuenta del señor Presidente. No, pero no hago cuestión de este tema, aunque yo me basaré siempre, en las exigencias de control, en esta cifra que nos ha dado el Gobierno, no digo Iberia, y que están aquí, señor Presidente.

En la cuenta de explotación prevista para 1985, se da para Iberia en ventas las cantidad de 229.288 millones de

pesetas. Y yo comienzo preguntándole, señor Presidente: ¿Cuál ha sido la recaudación de ventas del ejercicio de 1984, dado que, como ha dicho el señor Presidente antes, Iberia cierra su ejercicio sobre el mes de octubre, la podría adelantar? ¿Podría darme la cifra de ventas del ejercicio de 1984, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Hay que tener en cuenta que la cifra de ventas no coincide necesariamente con la cifra de ingresos.

Las cifras de ventas de pasaje y carga que tenemos prevista para este ejercicio es de 231.000 millones de pesetas; 207.000 millones de ingresos por ventas de pasaje y 24.000 millones de pesetas por ingresos de carga; total, 231.000 millones de pesetas, última previsión, pendiente de ajuste de monedas y demás.

El señor MARDONES SEVILLA: En cuanto a otros ingresos, figura aquí, en la cuenta de explotación, la cifra de 39.038 millones de pesetas. ¿Me podría indicar el señor Presidente la procedencia de esos ingresos? ¿Está el «handling»?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Esos ingresos tienen diversos conceptos. El primer concepto son los ingresos procedentes de «handling», que son unos 12.000 millones de pesetas; el segundo concepto son los ingresos procedentes por operaciones «charter», por alquiler de aviones, que se cerrará este año en alrededor de 10.000 millones de pesetas. La siguiente partida en importancia son las asistencias técnicas prestadas por Iberia a otras compañías, tanto en formación de tripulaciones, revisiones de motores, aparatos, etcétera, que superará los 5.000 millones de pesetas este año, unos 5.100 millones de pesetas. Luego tenemos las ventas a bordo y un sinfín de ingresos, de comisiones recibidas de otras compañías aéreas por billetes que les vendemos en tramos que no volamos nosotros, etcétera. Esas son las tres partidas fundamentales.

El señor MARDONES SEVILLA: Aunque queda un planteamiento general, en el que yo no quisiera caer, ¿las líneas de reducción del déficit previsto de Iberia están interrelacionadas? En ningún caso quisiera hacer un planteamiento que supusiera la pérdida de calidad del servicio que viene prestando Iberia.

También le quiero preguntar, señor Presidente, que en las medidas para reducir el déficit, sea de 5.070 millones previsto para 1985 en la cifra que traen estos documentos, como las que usted tenga, aparte de los gastos de personal en el Debe, ¿cabrían algunas actuaciones en algunos otros capítulos, y sin tocar gastos financieros, para esta posible reducción del déficit, bien porque estén en la cuenta de explotación, bien porque puedan introducirse dentro de ella, como puede ser una medida de supresión de líneas y frecuencias de aviones por Iberia?

Nos sé si me entiende el señor Presidente. Yo sé que hay medidas en la cuenta de explotación. O se pueden tocar renglones de la cuenta de explotación, tanto en el Debe como en el Haber (qué duda cabe que el papel lo soporta todo, hasta que se vea el resultado del cierre del ejercicio), para reducir un saldo deudor, o bien aumentamos la columna del Haber, le damos más entidad a las ventas, si eso es una previsión que hay ahí, o a otros ingresos, o bien nos vamos a reducir las columnas del Debe, bien en los sacrificios que usted ha dicho que se han impuesto al personal de la Compañía en las remuneraciones, bien en la reducción de compras que están presupuestadas aquí en 80.111 millones de pesetas, bien en dotaciones de ejercicios, amortización, etcétera; pero también puede haber medidas técnicas que después se reflejan aquí, que tienen su lectura, como supresión de líneas y frecuencias.

Le pregunto al señor Presidente: ¿Hay una previsión para 1985 de alguna medida concreta, supresión de líneas y frecuencias de aviones o tocar capítulos de compras, etcétera?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): En una compañía de la magnitud de Iberia y con un plan de viabilidad como el que tenemos en marcha, lo que hay es un sinfín de medidas que afectan el Debe y al Haber de la cuenta de explotación.

De entre las partidas de reducción, están desde programas de ahorro de combustible para ahorrar 26 millones, lo digo por citar alguna significativa, de queroseno, hasta una revisión centro por centro del personal dedicado por toda la organización territorial, que supondrá una liberación de unas doscientas personas que estimamos que están en estos momentos en exceso en el conjunto de la organización territorial; hasta una reducción de los consumos de electricidad, agua o del material de oficina o de los gastos de representación. Es decir, hay todo un paquete de medidas que están en aplicación en el primer año, que siguen de aplicación en el segundo y en el tercero y que tienden a ir reduciendo ese déficit, porque el déficit no se reduce milagrosamente. Pensamos que hay que hacer una política comercial como la que estamos haciendo para captar más pasajeros y al mismo tiempo reducir los gastos.

El señor MARDONES SEVILLA: Pero ustedes habrán podido observar que en la cuenta de explotación, por ejemplo, del ejercicio 1983 ó 1984 ha habido unas partidas que habrán tenido una desviación muy fuerte al alza o a la baja, que son las que han generado, digamos, el componente porcentual más alto del déficit. Esa es mi pregunta.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Claro.

El señor MARDONES SEVILLA: Y esas partidas, ¿cuáles son?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Depende del año que miremos, pero fundamentalmente las partidas que generan el mayor porcen-

taje del déficit, en cuanto se alejan un porcentaje del 1 por ciento a la previsión, son aquellas que tienen mayor peso. La primera, el queroseno; la segunda, el personal; la tercera, las compras de repuestos y piezas de mantenimiento. Por la incidencia de un 1 por ciento sobre cifras que son de 67.000 millones de pesetas en el queroseno o de 60.000 millones de pesetas en personal, etcétera, estamos hablando de 600, 700 millones por cada punto porcentual.

El señor MARDONES SEVILLA: De acuerdo.

Las inversiones previstas para el ejercicio de 1985, señor Presidente, ¿van a ser de 7.446 millones de pesetas?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Correcto.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Para compra de qué?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): La principal partida, que son 3.440 millones de pesetas, es el costo de la conversión de dos aviones «Jumbo» 747 en versión «Combi», uno de los cuales está ya en este momento en proceso de transformación, para terminar a primeros de diciembre, y el segundo avión irá a primeros de diciembre para su finalización a primeros de febrero. Esto supone que vamos a transformar estos aviones, que están en versión pasaje exclusivamente, aptos para 408 pasajeros, en una versión «Combi» de forma que cuando vayan volando en esta versión tendrán una capacidad de 268 pasajeros y seis pallets de carga. Con esta versión, pensamos que en la temporada de invierno, que tenemos menor tráfico de pasaje, vamos a estar dando una mejor respuesta al mercado, y especialmente a los mercados trasatlánticos, que es donde opera esta flota, llevando más capacidad de carga (tenemos problemas en estos momentos para sacar la carga que hay en España hacia América, tanto hacia Norteamérica como hacia alguno de los mercados de Iberoamérica), y ponerlos en versión de pasaje en la temporada de verano, en la que aumenta el número de pasajeros y desciende la carga. Esto son, como decía, 3.440 millones de pesetas, aproximadamente, 1.700 millones de pesetas cada uno de los dos aviones.

El resto de las inversiones materiales que se van a acometer en el ejercicio prácticamente responden a dos motivos: uno, un proceso de informatización y mecanización de la compañía, que lleva fundamentalmente cuatro proyectos, primero, mecanización de toda la operación de carga; segundo, un nuevo sistema más sofisticado de facturación, de «checking», y los otros dos son dos procesos, uno de control de la gestión informatizada y otro del control de materiales, de inventario en las instalaciones de la dirección de material. Esos cuatro programas de informatización suponen la compra de terminales, de equipos, de pantallas, de impresoras, etcétera, que vienen a representar cerca de los 2.500 millones de pesetas.

Los últimos proyectos, hasta los 7.000, son proyectos menores de incorporación a los aviones, fundamentalmente a la flota DC-9 y a la flota 727, en un caso, de ciertos avances tecnológicos para reducción del consumo de combustible y, en otro caso, de unas aplicaciones de programas geriátricos para la flota DC-9.

El señor MARDONES SEVILLA: Finalmente, señor Presidente, en la aportación que este año aparece en el cuadro de financiamiento básico de Iberia, la cifra de los 30.000 millones de pesetas que aquí se introducen en la aportación de capital por el Estado, ¿ha sido una cifra que ha tenido que ver con alguna valoración en la demanda que haya hecho Iberia al INI o al Estado para la compensación de pérdidas? ¿Hay un reconocimiento implícito o explícito del Estado a la subrogación que se está haciendo de Iberia y que para mí perturba tremendamente su cuenta de resultados desfavorablemente, pero que no es culpa de Iberia, como es carga con las obligaciones de la reducción del billetaje por residencia o las reducciones por familia numerosa, como ocurre, por ejemplo, en las áreas de los archipiélagos? ¿Ha pedido Iberia la compensación? Supongo que ésa puede ser una cantidad significativa en lo que Iberia deja de percibir por las reducciones o bonificaciones que percibe el pasajero en áreas de los archipiélagos, tanto en Canarias como en Baleares, o bien en las cuestiones de la reducción por familia numerosa. ¿Cómo está esta situación, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Espinosa de los Monteros): Iberia ha presentado un proyecto de contrato-programa para cubrir los déficit de explotación de las líneas de mayor sentido social o político en los que opera la compañía.

En este momento, como S. S. conoce, existe un esquema tarifario en el conjunto de la red interior española que es distinto para la Península que para los tráficos que enlazan con los archipiélagos o los tráficos interiores de cada archipiélago, de manera que, el precio por kilómetro, que se aplica en las tarifas interiores de la Península, es superior al que se aplica en estas otras redes o subredes para compensar el efecto de la insularidad que reconoce la Constitución española. Eso lo soporta la compañía, y por ello ha solicitado que ese déficit que le ocasiona vender más barato por asiento-kilómetro o por milla, como se quiera medir, esos billetes a los que viajan entre la Península y las islas o entre las islas, sea reconocido y absorbido por los presupuestos como una contribución del conjunto del país a los insulares.

El Ministerio de Hacienda nos solicitó la elaboración de las bases de un contrato-programa; nosotros lo hemos remitido al Ministerio de Hacienda, y estamos a la espera de las discusiones necesarias para ver si acepta su inclusión con cargo a los Presupuestos. Sería la primera vez, desde el año 1947, en que hubiese una compensación a Iberia por algún concepto con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

El señor MARDONES SEVILLA: Nada más por mi parte, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Por último, comparecerá el señor Presidente de Trasmediterránea. *(El señor Presidente de Trasmediterránea ocupa un lugar en la Mesa.)*

El señor Presidente de Trasmediterránea comparece a petición del Grupo Centrista. El señor Mardones tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Sí, señor Presidente. Voy a hacer dos preguntas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Mardones. Tiene S. S. la palabra, y procure reducirlas.

El señor MARDONES SEVILLA: Primera pregunta. Señor Presidente, en 1983 tengo datos en que las pérdidas de la compañía fueron de más de ocho mil millones de pesetas. En 1984 aparecen estimaciones de pérdidas por importe de 7.500 millones, y en los datos de que disponemos aquí, en la Cámara, para 1985 se prevé una pérdida, o reducción de la subvención del Estado, de siete mil millones de pesetas; todo ello, según mis cálculos, en las cifras del presupuesto de la compañía significa más del 20 por ciento de las cifras de la cuenta de resultados.

¿Cómo ve usted el mantenimiento de esta situación en los próximos años, sobre todo con esa pérdida de la subvención del Estado de siete mil millones de pesetas? ¿Qué medidas adopta la compañía, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE DE TRASMEDITERRANEA (Esteve Jaquotot): Quisiera matizar los conceptos de pérdida y subvención. La compañía Trasmediterránea, como tal compañía, tuvo unos beneficios de 119 millones de pesetas en 1983, con un «cash-flow» positivo, beneficios más amortizaciones, de 2.350 millones. Independientemente de los resultados de la compañía, que son los anteriormente expuestos, a través de un contrato regulador de las líneas marítimas de interés nacional, estos servicios de interés nacional están subvencionados por el Estado a través de dicho contrato regulador. Esta subvención a estos servicios del Estado en 1983 fue de 8.280 millones de pesetas, de los cuales se descomponían 4.254 en déficit, aportación de explotación, y 4.026 en aportación de inversiones.

En efecto, en el ejercicio actual, 1984, en los Presupuestos Generales del Estado figuró una partida de 7.500 millones de pesetas como subvención total a la compañía, descompuesta en unos 3.779 millones de pesetas de aportación de explotación, y 3.720 de aportación de inversión. La estimación interna a nivel de septiembre, de la compañía es que vamos a rondar esa cifra de 7.500 millones de pesetas, la cual estaba hecha con tres hipótesis básicas, que creo recordé en esta Comisión el pasado año, que era subida de tarifas de un 10 por ciento —que ha sido nada más de un 7,9—; pago por parte del Estado de las subvenciones en el momento que se producían y, por tanto, gastos financieros de demora —de unos 300 millones de pesetas—, y cumplimiento de las variables macroeconómicas —subida del precio de combustible y subida de inflación—. Aunque las hipótesis no se hayan cumplido en su totalidad, sin embargo, la estimación de cumplimiento de los Presupuestos Generales en cuanto a subvención de 7.500, a nivel de año en que estamos, en septiembre, creemos que puede cumplirse.

Para el año que viene figura una subvención también de siete mil millones de pesetas, y estimamos, por consiguiente, que la bajada que ha habido en 1984 de 9,4 por ciento de disminución de esta subvención (en pesetas reales de 17 por ciento) pueda extrapolarse al año 1985. Fundamentalmente, la bajada de la subvención ha sido debida a un crecimiento de los ingresos en el año 1984 de un 22 por ciento, y a un crecimiento de los costes de un 10,8 por ciento. Es decir, hemos duplicado el crecimiento de ingresos con relación al crecimiento de gasto, lo cual hace que la partida de subvención haya disminuido en 1984, y con esta tendencia esperamos e intentaremos cumplir la subvención del ejercicio de 1985, de los siete mil millones de pesetas.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Con lo cual ustedes prevén cerrar el ejercicio de 1985 con un superávit de explotación?

El señor PRESIDENTE DE TRASMEDITERRANEA (Esteve Jaquotot): No. Con una subvención de siete mil millones de pesetas en cuanto a resultados compañía, como he matizado anteriormente, prevemos cerrar el ejercicio con unos beneficios de unos 600 millones de pesetas.

El señor MARDONES SEVILLA: Se lo preguntaba, señor Presidente, porque la cuenta del presupuesto de explotación de la compañía en el documento remitido por el Ministerio de Economía y Hacienda a esta Comisión habla de un superávit de explotación de 1.741 millones. Así como da déficit de explotación en la cuenta del Estado por importe de 75,9 millones de pesetas, en la de la compañía, el superávit de explotación lo cifra, como le digo, en 1.741 millones 875.000 pesetas.

El señor PRESIDENTE DE TRASMEDITERRANEA (Esteve Jaquotot): Puede ser; no tengo ese dato exacto de la cuenta de la compañía, pero repito que puede ser como resultado de explotación, sin tener en cuenta resultados extraordinarios, que puede haber, por pérdida en venta de buques o resultados por cambio de moneda, que bajarían esa cifra aproximadamente a los 600 ó 700 millones que anteriormente ha mencionado.

El señor MARDONES SEVILLA: Finalmente, señor Presidente, en las inversiones reales previstas por la compañía en su cuadro de financiamiento básico para 1985 que nos ocupa, esas inversiones están cifradas en 2.097

millones de pesetas, ¿contemplan la adquisición de algún buque?

El señor PRESIDENTE DE TRASMEDITERRANEA (Esteve Jaquotot): Contemplan, en el ejercicio de 1985, una penalización de uno de los buques, de uno de los canguros que está actualmente en construcción en el Astillero Unión Naval de Levante, y la mejora va fundamentalmente a buques ya existentes.

Hay unos planes para mejorar también el porcentaje de utilización de camarotes con aseo frente a camarotes sin aseo en las dos unidades que hacen el tráfico Península-Canarias, que pasarían de contar con un 20 por ciento de habilitación en camarotes con aseo a un 60 por ciento, y en una unidad, tenemos intención de llevar este invierno a hacer cruceros interinsulares canarios, también se realizará una obra similar de mejora de la habilitación para adecuar el buque a crucero.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿No hay ninguna previsión en los planes de la compañía, por tanto, de supresión o de modificación de líneas o frecuencias?

El señor PRESIDENTE DE LA TRASMEDITERRANEA (Esteve Jaquotot): Como conoce S. S., presentamos un plan de racionalización de servicios el pasado año. Ese plan se ha llevado a cabo en un 90 por ciento en racionalización de líneas interinsulares canarias y Península-Baleares. Faltan quizá por reestructurar los servicios a los peñones y plazas, Peñón de Alborán, desde Ceuta y Melilla, en cuanto a dotaciones para el Ministerio de Defensa. Pero, en general, la racionalización de líneas se produjo el pasado año, de ahí la reducción del déficit de subvención de la compañía, debido a esa racionalización. Actualmente la compañía cuenta con una flota operativa moderna, la media de edad de la flota es de siete años, cuando en el año 1978, al pasar al Estado, era de cerca de veinte años la edad media. Se ha invertido en el quinquenio 1978-1983 del orden de 25.000 millones de pesetas, que han permitido renovar toda la flota de la compañía y actualmente cuenta con una flota moderna y adecuada.

Por tanto, no se prevén a corto plazo (sí a medio plazo) la sustitución de las unidades tipo «Delfín» que están haciendo el tráfico interinsular canario, «Ciudad de la Laguna» y «Villa de Agaete», que podrán incorporarse unidades sustitutivas hacia el año 1988 ó 1989, pero nuevas unidades de aquí a esa fecha no están previstas.

El señor MARDONES SEVILLA: Gracias, señor Presidente, no tengo más preguntas que hacer.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Presidente de la compañía Trasmediterránea, gracias, señores Diputados.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve de la noche.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID
Cuesta de San Vicente, 28 y 36
Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid
Depósito legal: M. 12.580 - 1961