



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1990

IV Legislatura

Núm. 61

---

## INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

**PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO**

Sesión núm. 9

celebrada el martes, 27 de marzo de 1990

---

Página

---

### ORDEN DEL DIA

#### Comparecencias:

- Del Presidente de la Compañía Trasmediterránea (Pita García), para informar de los planes de dicha compañía en el transporte de viajeros y mercancías entre la Península y las Islas Canarias (a solicitud del señor Mardones Sevilla. Grupo Parlamentario Mixto) (número de expediente 212/000007) ..... 1624
  - Del Presidente del Banco de Crédito Industrial (Escauriaza Ibáñez), para informar sobre las pérdidas financieras habidas, consecuentes a la actividad del citado Banco en el sector de la marina mercante (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular) (número de expediente 212/000008) ..... 1632
-

Se abre la sesión a las once y treinta y cinco minutos de la mañana.

#### COMPARECENCIAS:

— **DEL PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, PARA INFORMAR DE LOS PLANES DE DICHA COMPAÑÍA EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCIAS ENTRE LA PENÍNSULA Y LAS ISLAS CANARIAS, A SOLICITUD DEL SEÑOR MARDONES SEVILLA (G. Mx.) (Número de expediente 212/000007)**

El señor **PRESIDENTE**: En el orden del día está prevista la comparecencia del Presidente de la Compañía Trasmediterránea, don José Pita, que nos acompaña en la Mesa, para informar de los planes de dicha compañía en el transporte de viajeros y mercancías entre la península y las Islas Canarias, a petición del Diputado del Grupo Mixto, señor Mardones Sevilla.

En principio, damos la palabra al compareciente, que es lo habitual, y luego abriremos un turno de los Grupos, que iniciará el solicitante de la comparecencia.

Don José Pita tiene la palabra para responder a los planteamientos que se le han hecho en la solicitud de comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA** (Pita García): Los planes de la Compañía Trasmediterránea, tanto en relación con Canarias como en los demás sectores en que opera la Compañía y el Grupo, se contienen en su planificación estratégica plurianual. Concretamente, en este momento, esta pregunta parlamentaria coincide con la presentación, hace unas fechas, al accionariado y lógicamente, a través del Consejo de Administración de la Compañía, del Plan estratégico para el período 1990-94.

Este Plan estratégico es un plan integral, que contempla no sólo la perspectiva de la renovación necesaria de flota, sino también otras áreas de la compañía, tanto en mar como en tierra; por tanto, como decía, contiene la reestructuración de la flota y también la modernización de estructuras y la reestructuración de los servicios en tierra. Me referiré por tanto, a través de este documento a nuestros planes en relación con Canarias, si bien es cierto, como digo, que, estando todavía pendiente la aprobación en todos sus puntos, es posible que, finalmente, se introduzca alguna modificación o alguna novedad en relación con el documento presentado.

En esta primera parte, probablemente sólo haría referencia a lo que afecta a la renovación de flota, porque entiendo que es la cuestión más importante o que más puede interesar a SS. SS.

En este sentido, quiero destacar como novedades, en relación con la línea Península-Canarias, Canarias-Península, de carga rodada, concretamente Cádiz-Canarias, el reforzamiento, la incorporación de una tercera unidad, propiedad de la Compañía, el Buque «Ciudad de Burgos»,

que recientemente —el Plan es de 1990-94— ha entrado en servicio. Este buque fue adquirido de segunda mano y es gemelo a las dos unidades de la compañía que ya venían operando en esa línea.

En segundo lugar, también como importante, la ampliación de la línea Tenerife-Las Palmas y Las Palmas-Morro Jablé, mediante la incorporación prevista para los meses de agosto o septiembre de una tercera unidad tipo «jet-foil» actualmente en avanzado estado de construcción en Japón por la firma Kawasaki.

Otra actividad contenida en el Plan es la consolidación, por tanto el pase de la fase experimental a línea ya firme, de la línea Cristianos-Gomera, a servir por una embarcación rápida tipo hidrofoil RH-660, que empezó el año pasado y que, como digo, tras el funcionamiento durante todo el invierno y estos días de primavera, entendemos que da un muy buen servicio, que la embarcación ha demostrado ser útil, válida y con un razonable nivel de confort y de seguridad y, por tanto, se incluye ya como línea a consolidar.

Finalmente, en cuanto ya a buques tipo ferry, existe lo que llamamos opción estratégica, que todavía está pendiente de los análisis definitivos y que, en cierta medida, está en relación con otras compañías que actúan en la zona, consistente en un barco ferry de pequeño-medio tonelaje, para atender el triángulo Cristianos-Gomera-Hierro. Tradicionalmente, la Isla de Hierro ha sido atendida a través de La Palma y consideramos que es necesario estudiar en profundidad, si es posible, ese servicio desde Hierro, lo cual implica lógicamente, también, la atención a Gomera, que se venía haciendo muy espaciadamente desde la propia Santa Cruz de Tenerife.

Por último, quizá la novedad más importante, es la relativa a los ferry intercanarios. Tras año y medio de búsqueda prácticamente en todo el mundo de una o de dos unidades ferry que fueran capaces de sustituir adecuadamente a los antiguos «Laguna» y «Agaete», esa búsqueda no ha sido fructífera; se ha encontrado alguna unidad pero en un estado igual o incluso peor y más deficiente para suplir el servicio de los actuales «Laguna» y «Agaete» y hemos optado estratégicamente por afrontar la necesaria construcción de una nueva unidad que, en definitiva, a lo largo del plan siguiente serán dos, pero, concretamente, ciñéndome al período 1990-94, se establezca como decisión, no como opción que era lo que ocurría en el caso anterior, tomar el diseño específico para Canarias y su tráfico, y consecuente construcción, de un buque ferry el primero de los cuales, el que pensamos construir a lo largo de este período 1990-94, iría destinado básicamente a las Islas Canarias orientales, es decir, atendería fundamentalmente el tráfico de Tenerife-Las Palmas —esto lo harán todos los intercanarios— y en concreto Las Palmas-Puerto del Rosario-Arrecife. Incluso está previsto que en el siguiente período estratégico, 1994-98, haya una segunda unidad gemela de esta primera.

Por tanto, resumiendo, en cuanto a flota, hay una incorporación de un hidrofoil RH-660, un «jet-foil», un buque de carga rodada, un «roll-on» un buque de pequeño porte y un ferry de nueva construcción.

Las características de diseño de este ferry que estamos empezando a completar —valga la expresión— en relación con esta unidad están expresamente pensadas para la zona. Se trata de un buque con capacidad en torno a 800 metros lineales de carga; una capacidad de pasaje de hasta 600 pasajeros, con una relación en torno a 70/30 75/25 —ese último detalle está todavía por determinar—, siendo 25 y 30 el número de cabinas y el 70 el de butacas, en una concepción —si me permite la expresión— muy similar a la del avión en cuanto al salón de butacas y los servicios a bordo, tratando de buscar lógicamente sobre todo el máximo confort a través de unos procedimientos de estabilidad y de forma del buque, concretamente menos manga y más eslora, adecuados para el tráfico por aquellos mares.

El buque destinado a las islas occidentales sería prácticamente gemelo al anterior, si bien tendría capacidad de pasaje en principio menor, o la misma pero con salones en lugar de zona de butacas, para atender el tráfico de las islas occidentales que, como muy bien conocen SS. SS. tienen menos demanda de pasaje que las orientales.

En la primera fase son los temas más importantes en cuanto a las cuestiones de carga y pasajeros, sin perjuicio de que tras su pregunta pueda profundizar más.

El señor **PRESIDENTE**: Para plantear cuestiones correspondientes a esta comparecencia, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: En primer lugar, señor Pita García, muchas gracias por la información que usted da a la requisitoria que en nombre de las Agrupaciones Independientes de Canarias ha presentado el Grupo Mixto.

Usted recordará que en julio del año pasado hubo unas jornadas sobre transporte marítimo, celebradas en Canarias, concretamente en Las Palmas y usted dio una conferencia sobre el transporte de viajeros.

En primer lugar, le quiero agradecer la información implícita y explícitamente recogida en su intervención de ahora que despeja una de las principales preocupaciones que motivó la petición de su comparecencia aquí. Me refiero a una noticia aparecida en los medios informativos de que Trasmediterránea estaba especulando con una política restrictiva en el transporte de pasajeros en relación a Canarias. Es decir, que en Trasmediterránea, de alguna manera, alguien había planteado y celebro que no sea así, disminuir sensiblemente su presencia en el transporte de viajeros en Canarias.

A ello se sumó el problema del verano pasado, que usted conoció cuando de las dos unidades mayores de transporte entre Canarias y la península una se había retirado por sufrir un incendio por accidente y Trasmediterránea tuvo que adoptar la fórmula de una especie de puente aéreo Canarias-Jerez de la Frontera y el traslado de los automóviles en buques de carga en condiciones que no eran las habituales, como equipaje, en las que el pasajero que

pasaba sus vacaciones en la península, se trasladaba desde Canarias con el vehículo propio.

La cuestión que ahora planteamos, señor Presidente de Trasmediterránea, es la siguiente. En la renovación de flota usted me dice que solamente está previsto ir a la búsqueda de una carga rodada, de un buque tipo «roll-on», reforzando con esta tercera unidad el transporte rodado de mercancías. Pero, ¿cuál es la previsión de Trasmediterránea en el transporte de viajeros Canarias-Península, Península-Canarias para salir de una situación de incertidumbre o de precariedad?

En este punto, de acuerdo con los compromisos políticos que viene contrayendo en este momento el Gobierno español con la Comunidad Autónoma de Canarias y que ha explicitado varias veces pública y privadamente incluso en esta Cámara el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, don José Barrionuevo, creo que bajo ningún concepto se deben considerar subsidiarias las líneas de pasajeros con Canarias y, en cualquier caso, que no predomine, por un principio de solidaridad estatal, el desplazamiento de buques que están sirviendo en las líneas canarias a incidencias, temporales o no, en líneas del Estrecho o en otras que esté cubriendo Trasmediterránea en este momento. Es decir, que la política de transporte de pasajeros que tenga que hacer Trasmediterránea con relación al archipiélago balear o con relación a Ceuta y Melilla y el cruce del Estrecho, se haga como una política complementaria y global de Trasmediterránea y no a costa de quitar de un sitio para poner en otro, porque puede molestar a los canarios que se les suprima un barco como puede molestar a los ciudadanos de Baleares o a los de Ceuta y Melilla, sin pensar en que el transporte del Estrecho, muchas veces se ocupa más de traslado de marroquíes que de ciudadanos españoles.

En tercer lugar, me gustaría que el señor Presidente dijera si es suficiente el tercer «jet-foil» —que ha dicho usted que está previsto entre en servicio en agosto o septiembre próximo—, fundamentalmente en la línea Tenerife-Las Palmas y la extensión a Morro Jable dada la situación de precariedad que estamos viviendo en estos momentos con el segundo «jet-foil» por averías, por limpieza de fondos o por cualquier operación de mantenimiento. En estas fechas la línea de «jet-foil» que usted conoce precisamente, entre Tenerife y Las Palmas, por poner el ejemplo de máxima demanda de pasajes, sin olvidarnos, por supuesto, de Morro Jable está en precaria situación. En estos momentos ya se alzan voces razonablemente objetivas en Canarias, que solicitan un cuarto «jet-foil» para cubrir estas incidencias por bajas por averías, etcétera. Quisiera saber si está previsto en los planes de Trasmediterránea y en la renovación de flota un cuarto «jet-foil» para garantizar el mantenimiento de esta línea, vista la demanda de pasajes que tiene.

Con relación, señor Presidente, a lo que nos dice de un hidrofoil para el servicio Cristianos-Gomera y ese nuevo barco ferry para cubrir un triángulo Cristianos-Gomera-Hierro, le hago las siguientes preguntas: ¿Tiene previsto Trasmediterránea establecer pronto este triángulo sin haber conseguido de los distintos poderes públicos, concre-

tamente de la Dirección General de Puertos y Costas, que se dé garantías de atraque en Hierro? Sabe el señor Presidente que uno de los problemas para el atraque en Hierro son las condiciones de infraestructura, por los oleajes y mareas, que imposibilitan las operaciones. Los capitanes de los buques se niegan a realizar las maniobras de atraque en el puerto de El Hierro por esas condiciones. Si no se establecen esas garantías, mal veo yo el establecimiento de esta línea, desde un punto de vista puramente técnico.

Celebro que Trasmediterránea vaya a una política de renovación de flota en los ferry intercanarios. Le incentivaría, señor Presidente, a esa opción. A mí me parecía extraño que se buscara en mercados internacionales un ferry de segunda mano cuando el diseño de los intercanarios es muy propio del archipiélago. No es asimilable a lo que ocurre en el Báltico, donde a veces se han comprado barcos que operan en las islas del Báltico, sino construir una nueva unidad, con previsión para la segunda.

Esto nos lleva a la cuestión principal que se está dilucidando en este momento en Canarias, que es la descoordinación en el transporte marítimo entre las islas. Con esta pregunta anterior sobre la necesidad de un cuarto «jet-foil», por razones de la demanda de pasajes, me gustaría que Trasmediterránea nos diga si entiende que es competitivo comercialmente y necesario socialmente incluir la línea de hidrofoil Cristianos-La Gomera. Lo digo porque este servicio está cumplido ya por una empresa privada. Yo no vengo aquí a defender intereses de nadie; quiero defender el sentido común y la lógica. Ante una demanda que no se había planteado desde Tenerife ni desde la Gomera por estar servida por la línea Ferry Gomera, vemos que se superpone Trasmediterránea. Al principio nos llamó mucho la atención, porque el año pasado —y lo sabe el señor Presidente hubo un planteamiento verdaderamente psicodélico, por llamarlo de alguna manera, en que la oferta de plazas marítimas entre Cristianos y La Gomera era superior a la que existía entre Las Palmas de Gran Canaria y Tenerife, cosa verdaderamente absurda, porque la demanda está entre Las Palmas y Tenerife. Se llegó a plantear una especie de carrera competitiva entre ambas empresas, Trasmediterránea y Ferry Gomera y llegamos a tener hasta seis ofertas diarias de viajes entre ambos puntos de salida y de destino.

¿No cree el señor Presidente que ha llegado el momento de que se sienten en una mesa mixta de coordinación del transporte marítimo en Canarias las distintas autoridades, tanto del Gobierno central como de la Comunidad Autónoma Canaria, en sus consejerías respectivas, con las empresas, públicas o privadas, incluyendo en primer lugar, por supuesto a Trasmediterránea, para dar estas garantías? Hay que despejar (y lo comprende perfectamente el señor Presidente, se lo hemos hecho llegar en diversos encuentros, como las jornadas celebradas el año pasado) la preocupación de la credibilidad de Trasmediterránea.

Existió un planteamiento de Trasmediterránea. Yo, personalmente, lo apoyo porque tiene la garantía de que

es una empresa en la que tenemos el control parlamentario —lo demuestra que contamos con la presencia aquí del señor Director General— y no la tenemos con Ferry Gomera; pero las suspicacias que ha suscitado la política de Trasmediterránea de desplazar unidades del servicio en Canarias, con la península o dentro de Canarias, es lo que aconseja no crear una carrera competitiva, que Trasmediterránea reviente, porque, al fin y al cabo, es una empresa que tiene 600, 700, 1.000 ó 2.000 millones de pesetas de subvención acumulada en los últimos años con cargo a los presupuestos del Estado, cosa que no tiene Ferry Gomera, aunque sí hay subvención en el gasóleo para las compañías que operan allí por parte del gobierno canario y ha sido motivo de un contencioso resuelto. Lo mejor sería una política de coordinación del transporte y se evitarán las suspicacias.

Vuelvo a decir que estoy en favor del apoyo a Trasmediterránea por las garantías de control parlamentario estatal y gubernamental que podemos tener, pero esto debe racionalizarse de alguna manera porque no se trata de reventar allí a ninguna otra compañía privada, que está operando satisfactoriamente, para que ahora se le pongan unidades rápidas, tipo hidrofóil, sin que esto tenga una justificación. Esto es lo que no ha dicho Trasmediterránea, cuál es la justificación que puede tener y es el motivo fundamental de solicitar la comparecencia del señor Presidente de la Trasmediterránea.

Finalmente —con esto termino, señor Presidente— decirle al señor Presidente de Trasmediterránea, si, con relación al último proyecto de ley de créditos extraordinarios que ha tenido entrada en esta Cámara por importe por 649 millones de pesetas, para completar el pago a la compañía Trasmediterránea de las bonificaciones realizadas sobre las tarifas de pasaje marítimo en beneficio de los residentes en Canarias, Ceuta, Melilla y Baleares, si este componente que afecta a Canarias es suficiente o no en relación con la demanda que por estos servicios y estas reducciones tiene Trasmediterránea, no de renovación de flota y de atenciones dado que la planificación, como usted nos ha recordado al principio de su intervención, la planificación estratégica plurianual, 1990-94, solamente se había presentado al Consejo de Administración de Trasmediterránea, con algunas publicaciones de prensa y no ante esta Comisión de Control Parlamentario; yo ahora ciño exclusivamente los aspectos de mi demanda ante el señor Director General, que era el tráfico con Canarias.

El señor **PRESIDENTE**: Grupos Parlamentarios que desean intervenir. (Pausa.)

Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor De Zárate.

El señor **DE ZARATE Y PERAZA DE AYALA**: Aprovecho la oportunidad para agradecer la presencia del Presidente de Trasmediterránea, que lógicamente, por el tiempo que ha estado al frente de la compañía, habrá tenido ocasión de conocer de cerca los problemas del transporte con Canarias.

Estoy utilizando la memoria del Ejercicio de 1988, toda

vez que la de 1989 no ha sido presentada, pero concretamente me alegra saber que existe un plan de flota. No tenía conocimiento de que existiera este plan. El señor Presidente en el tráfico intercanario, entre Tenerife y Gran Canaria, conoce la antigüedad de los buques que durante estos últimos quince años han cubierto esencialmente el transporte de pasajeros y vehículos entre las dos islas capitalinas.

Es cierto, como así consta en la memoria, que la antigüedad de estos buques excede de los veinte años de construcción, razón por la cual diría que se plantea la necesidad, bien de su renovación o reforma, o de su sustitución dentro de estas previsiones del plan de flota que desconoce mi grupo, porque no ha sido publicado.

También nos alegra que la política de ampliación de las unidades de «jet-foil» esté dando su fruto, pero es cierto que últimamente se han detectado problemas en el «jet-foil» tanto por averías como por mantenimiento. Parece que estas situaciones para efectuar el mantenimiento, originan muchos retrasos en sus operaciones, con la varada y las reparaciones precisas que no son muy satisfactorias. En general, podemos decir que estamos en un momento donde el futuro inmediato de la compañía y de los problemas del tráfico intercanarios se aborden en ese plan de renovación que, dada la antigüedad de la flota, parece necesario.

Por otro lado, aunque —repito— no conocemos la memoria, los resultados del Ejercicio de 1989 en Trasmediterránea, según la información de las cifras obtenidas, no son muy positivos en el sentido de que aumentan los gastos en una cifra muy importante, en casi 1.900 ó 2.000 millones; los ingresos no tanto, se piensa que pueden ser sobre 600 millones, con lo cual al contribuyente español, en el año 1989, la subvención a la compañía Trasmediterránea le supondrá una cifra muy elevada, sobre 2.300 millones. Querría saber cómo califica el Presidente los resultados del año 1989, adelantándonos en cierta manera a la memoria que, en su momento, nos remitirá a la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Soriano Benítez de Lugo.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: En primer lugar, agradecer en nombre del Grupo Popular la presencia en esta Comisión del Presidente de Trasmediterránea, para informar en relación con los planes de la compañía en el archipiélago canario.

El Presidente de la compañía Trasmediterránea, en su comparecencia en la Comisión de Industria en el Congreso de los Diputados, el día 21 de junio de 1989, señaló que en lo que se refiere al servicio de Ferry entre la península y Canarias estaba servido por dos embarcaciones: «J. J. Sister» y «Manuel de Soto». Si no he entendido mal, se incorpora ahora el «Ciudad de Burgos». Entonces advirtió las fuertes pérdidas que soportaban estas dos unidades, que cifró entre 700 y 750 millones de pesetas por año. A la vista de esta afirmación, me cabe preguntar, primero, ¿cuáles han sido en 1989 las pérdidas de las dos unidades citadas y si se ha terminado de elaborar el estudio

referente a la cuantificación de estas pérdidas y planes de viabilidad en el futuro?

De otro lado, para no insistir en las preguntas ya formuladas por mis anteriores compañeros en el Congreso de los Diputados, quisiera referirme en concreto a la frecuencia de las averías del «jet-foil» que son muy grandes y que, al parecer, estriban en que no existe personal especializado en Canarias para atender este tipo de buques, lo cual ha motivado que hayan venido especialistas japoneses para tratar de ordenar un poco la reparación de estas averías. Me gustaría saber si esto se va a resolver o si ha entrado en cauce de solución, a la vista de las numerosas averías que se venían produciendo y cuál es el procedimiento que se va a utilizar.

Quisiera hacer un ruego al Presidente de la Trasmediterránea. Los barcos de pasajeros que enlazan Canarias con la península, en función del puerto en el que haya de recalar, tardan varios días desde Canarias. Yo le rogaría que se preste especial atención a las distracciones del pasajero dentro del barco, dado que son varios días y la televisión se ve mal puesto que no hay posibilidad de repetidores, etcétera. La única distracción es el cine y sólo se proyecta una película. Me gustaría saber si dentro de los planes de la compañía está hacer especial hincapié en la distracción de los pasajeros pues, como digo, es una travesía que dura varios días en función del puerto en que haya de recalar.

Hay otra pregunta que deseo hacer al señor Presidente ya que supongo estará al corriente de que se celebran en la isla de La Palma la fiestas lustrales, que son cada cinco años, lo que ocasiona una demanda inusual de pasajeros a estas islas. Me gustaría saber si, al igual que ha ocurrido en otras ocasiones, la Compañía Trasmediterránea tiene previsto utilizar algún medio de barcos rápidos para el enlace entre La Palma y las demás islas del archipiélago, en función de que la capacidad de los aviones está agotada y aunque se pueda poner algún vuelo extraordinario, creo que es muy necesario que la Compañía haya previsto la posibilidad de atender esta demanda excepcional de pasajeros.

En cuanto al transporte de pasajeros, en el mes de septiembre de 1988 nuestro grupo parlamentario en el Senado presentó una iniciativa, a la que de forma oficial se contestó indicando que durante 1989 se aumentaría con una rotación semanal los servicios del ferry, durante los meses de marzo a junio y de octubre a diciembre. Si no he entendido mal, esta promesa se ha hecho realidad, y me gustaría saber cuáles son los servicios previstos para lo que queda de este año 1990.

Por lo que se refiere al transporte de mercancías, en aquella fecha se afirmó, igualmente que a partir de marzo de 1988 se había incorporado a la línea Cádiz-Canarias un tercer buque de carga, con una frecuencia de tres salidas semanales en ambos sentidos. Me gustaría saber la frecuencia de los servicios de carga en 1989, por cuántos buques fue realizada, y si se prevé algún tipo de alteración con relación a esos servicios para el año 1990.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene

la palabra el señor García Quer, por tiempo de diez minutos.

El señor **GARCIA QUER**: Gracias, señor Presidente de la Compañía Trasmediterránea por su comparecencia, y por su información. Estamos totalmente de acuerdo con la exposición planteada respecto al plan estratégico de Canarias. Entendemos —el Grupo Socialista entiende—, que por primera vez en la historia de Canarias hay un tercer nivel de transporte marítimo en el cual, a través de la renovación de flota, pendiente en cuanto al tercer «jet-foil» y a todo lo que usted ha explicado, los ciudadanos canarios están supersatisfechos porque, por fin, habrá lo que todos ellos necesitaban: un buen transporte entre las islas, complementado con la Compañía Binter y diferentes al de la península.

Estamos contentos con su información y no tenemos nada más que añadir.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Presidente de la Compañía Trasmediterránea para responder a los distintos planteamientos realizados por los diferentes grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA** (Pita García): Son muchas las cuestiones planteadas, e incluso en algunos casos bajo distinto enfoque se ha hablado del mismo tema. Trataré de ir uniendo las que sea posible sin olvidar ninguna.

En primer lugar quiero hacer una afirmación clara en relación con la cuestión de la presencia de Trasmediterránea. Se decía: posible disminución de la presencia en el transporte de viajeros de la Compañía Trasmediterránea. No es así; estamos tratando de adecuar la oferta a la demanda que en cada momento exista, sabiendo que esto en ocasiones conlleva un cambio de estrategia claro, como el caso que aquí ya se mencionó y que después ha sido objeto de tratamiento en distintas comparecencias e incluso en la prensa. Me refiero al proyecto que hemos llamado internamente y que ya casi se ha hecho popular, proyecto Ferrón. En el caso de Cádiz-Canarias es evidente, y en las estadísticas de que disponemos consta, así como en el estudio monográfico de la línea PC-11 Cádiz-Canarias, la demanda de pasaje es cada vez menor en cuanto a pasajeros, entre otras cosas porque el índice de pasajeros por vehículo es menor. Asimismo, no doy cifras para no extenderme, los estudios de mercado ponen sobre la mesa la necesidad de que el pasajero demanda el servicio, en tanto en cuanto necesitan el transporte de su vehículo, tanto en el sentido de las islas a la península, fundamentalmente en cuanto a residentes se refiere, así como extranjeros y peninsulares que acuden a Canarias, y cómo la carga rodada es la que está adquiriendo una tremenda importancia dentro de este proceso de «rollonización» de las cargas contenerizadas.

En este sentido es en el que obviamente actúa la Compañía, y así lo puso en su día encima de la mesa. Seguimos estudiándolo, si bien su aplicación concreta no será efectiva hasta después del año 1994. Es el conocido pro-

yecto Ferrón; es decir, un buque que en lugar de tener el concepto tradicional del buque de pasajeros que, a su vez, lleva garaje, es un «roll-on», buque de transporte de carga rodada, que a su vez lleva pasajeros. Todo ello, lógicamente, con el mayor y mejor servicio para ese pasajero.

Por tanto, he de desmentir la pérdida de presencia de la Compañía y afirmar la adecuación de la Compañía a las necesidades del tráfico. En esta misma línea, está la aparición de la tercera unidad de carga rodada. Hasta ahora el tráfico se venía haciendo con dos buques de carga rodada, y los propios buques «Sister» y «Soto» atendían a parte de la necesidad de carga rodada. Durante todo este tiempo se han utilizado fundamentalmente los buques «Sister» y «Soto» para transporte de vehículos en régimen de equipaje y pequeña carga rodada, y se ha potenciado el servicio «roll-on» recurriendo, en primer lugar, al fletamiento de buques. Así aparecen —los canarios los conocen bien— el Arroyo frío-1 y el Arroyo frío-2, como buques fletados, pero lógicamente una vez que la opción estratégica está clara y que la demanda de mercancía crece de forma importante en cuanto a la carga rodada, aparece esta tercera unidad dentro del plan 1990-94 que hace muy pocos días se ha incorporado con carácter definitivo, reforzando nuestros dos buques, todo ello sin perjuicio de continuar con el fletamiento de una, y si es necesario de dos unidades más, para completar el servicio.

Todo esto configura ese servicio Cádiz-Canarias con un peso específico tremendamente alto, incluso por encima de las necesidades de transporte de pasajeros, en cuanto a carga rodada y vehículos en régimen de equipaje, a atender —la primera con los buques «roll-on» y la segunda con los actuales «Sister» y «Soto» sin ningún tipo de disminución de presencia, sino todo lo contrario, en cuanto a la carga.

Por otra parte, no sé si he entendido muy bien el cambio de los barcos cuando se hablaba de los «ferry» y de las líneas Sur-Estrecho. En definitiva, lo que ha habido en el último año y medio a ese respecto ha sido lo siguiente: se dijo que el proyecto de sustitución del «Laguna» y del «Agaete» conllevaba la liberalización, a continuación de esas unidades, concretamente el «Ciudad de la Laguna» que ya ha sido transformado para poder operar en la zona Sur-Estrecho, también contemplada en el plan estratégico de la Compañía, una vez que la nueva unidad, bien de segunda mano o bien una unidad especialmente diseñada y construida para Canarias, libera ese barco ya adecuado y transformado para hacer, en la zona Sur-Estrecho, funciones de varada de los buques que allí operan, y operaciones como las requisas militares. Llamamos requisas militares a los alquileres que las Fuerzas armadas realizan de nuestros buques en la zona, para transporte de tropas y de material bélico.

Otra cosa que se hizo —y trataremos de mantenerla siempre que físicamente sea posible— fue que tradicionalmente la varada de los buques «Laguna» y «Agaete» se venía realizando por sustitución a través del «Ceuta» o del «Zaragoza», dos buques que operaban en el Sur-Estrecho. A petición del propio Gobierno canario, y de las autoridades en general y dentro de lo que físicamente nos

fuera posible nos comprometimos a hacer esta sustitución con una unidad tipo ferry, de día, o mixto noche-día y no por una unidad de día como es el caso del «Ceuta» o del «Zaragoza». En este año y medio, y antes como director de auditorías, he tenido ocasión de viajar bastante por las líneas de canarias y comprobar como un barco de día, en las condiciones del «Ceuta» y del «Zaragoza», con su velocidad, etcétera, no eran los más adecuados para esa sustitución. Por tanto ese es un compromiso que se ha puesto sobre la mesa y vamos a intentar en el proceso de renovación y reforma de flota mantener a ultranza. ¿Cómo? Lógicamente, a través de buques que están sirviendo en este momento la línea Málaga-Melilla-Almería, que son noche y día o incluso con buques canguro de Baleares.

El tema de los «jet-foil» es apasionante. Lo es desde el momento en que la Compañía entiende claramente, el accionista también y la propia empresa contratista —valga la expresión—, del Ministerio de Transportes que es quien contrata este servicio, que es de un auténtico interés nacional. Hemos sido usuarios, hemos hecho estudios de mercado, hemos comprobado estadísticas, y el servicio «jet foil», Tenerife-Las Palmas, es vital, incluso por encima de la rentabilidad económica en el sentido estricto de esas unidades. Sin embargo, hay que destacar los siguientes aspectos fundamentales de este área de «jet-foil».

En primer lugar, está habiendo una competencia que es muy importante, pero también muy interesante, del tercer nivel de Iberia, es decir, Binter. Nuestras estadísticas, que me imagino serán coincidentes con las de Iberia, demuestran la importancia que está tomando este servicio, que es altísima, superando con mucho la de los propios aviones que tradicionalmente venían sirviendo las líneas. Es decir, lo actual es muy superior a lo que antes existía en aviones, y esto no es una intromisión por parte de Trasmediterránea en las cuentas de Iberia, sino que las tenemos que hacer para saber qué parte de mercado nos queda disponible. Pues bien, este mercado disponible lógicamente ha decrecido.

La gran pregunta es: ¿hasta qué punto ese decrecimiento de la ocupación y del número de pasajeros transportados es debido a la competencia del medio aéreo o también debido a un servicio con unos niveles de fiabilidad inadecuados? Pues bien, si lo primero es importante también lo segundo es, en nuestra opinión. Es decir, los «jet-foil» durante un tiempo dieron unos niveles de fiabilidad bastantes altos, sin embargo en los últimos tiempos no ocurrió así, y, desde luego, a partir del accidente que se produjo en uno de ellos, hubo una temporada de buen servicio, pero nuevamente, a partir del verano, ha habido problemas, deficiencias o averías continuadas que evidentemente ponen de manifiesto la complejidad de los equipos del «jet-foil».

Para no aburrirles ni alargar demasiado esto, ¿cuál fue la solución que pusimos sobre la mesa? Sin duda alguna, la tercera unidad de «jet-foil». La forma de organizar los servicios con esta tercera unidad es de modo que, al menos, se garantice suficientemente todos aquellos servicios que son susceptibles de ser dados con dos unidades, de manera que lo que hace la tercera, es un suplemento so-

bre los servicios que, insisto, se pueden dar con dos, de forma que habrá unos servicios que denominaremos fijos y de máxima prioridad, para que el usuario sepa, salvo que la mar no lo permita, que a esa hora y en ese servicio existe un buque disponible para atender su necesidad.

Si esto lo hacemos así, creémos que con tres unidades habrá suficiente, dados los actuales niveles de ocupación. Sin duda alguna, al menos por el momento, son más que suficientes, y yo creo que tiempo habrá de comprobarlo; si eso no fuera así porque la demanda fuera muy superior pensaríamos en la cuarta unidad, pero hoy por hoy entendemos que con las tres unidades habrá más que suficiente, en incluso lograremos un servicio muy regular y muy adecuado.

Otra cosa es el problema técnico, que también se ha comentado aquí, en relación con este proceso. El «jet-foil» es un buque complejo, sin duda alguna, probablemente el más complejo que hay hoy día en el mercado, y esa complejidad va acorde con su nivel de confort, que sin duda alguna también es el mejor. Después de muchos meses, e incluso yo diría años, de resolver el problema de la fiabilidad «jet-foil», finalmente hemos optado, como última solución, por la contratación a la propia Kawasaki de una auditoría técnica en profundidad que fundamentalmente va a analizar la situación de repuestos, la formación, la preparación, los sistemas de revisiones y varadas de nuestro personal y, en último extremo, la selección y posterior contratación de un director técnico para dirigir todo el proceso de lo que llamamos mantenimiento «jet-foil». Con todo eso, yo espero que este próximo verano, con la incorporación de la tercera unidad y la adecuación técnica de nuestro personal, formación complementaria si es preciso y reestructuración de almacenes, todo ello, desde luego, a un coste muy alto, el servicio sea suficientemente adecuado para continuar dando lo que fue en su momento muy buen servicio, que reconozco que, entre otras cosas por culpa de algún cetáceo que otro, el año pasado no ha sido tal.

Hay una pregunta en relación con la isla de Hierro. Nosotros hemos planteado ya a la Dirección General de Puertos el problema de ese puerto; la Dirección General, al menos así nos lo ha indicado, ha tomado buena nota, pero en cualquier caso la solución de una unidad de pequeño tonelaje entendemos que resolvería también en gran parte este problema, dado que la dificultad fundamental es el propio tamaño del buque que actualmente opera en aquel puerto, sin perjuicio de lo cual, lógicamente, nos sumamos a ese deseo de adecuación del puerto, que efectivamente está provocando, si no sudores, porque tenemos unos capitanes avezados, si cierto grado de preocupación cada vez que tienen que operar en él.

El rápido Cristianos-Gomera se enmarca dentro de toda una estrategia general de embarcaciones rápidas de la compañía. El grupo, puesto que también intervienen otras empresas como es el caso de Naviera Mallorquina, lógicamente es pionero en las embarcaciones rápidas, y lo demostró en su día con el «Princesa Guayarmina» y «Guacimara». En esa misma línea, hemos querido ver las posibilidades de dar un servicio que entendíamos de au-

téntico interés nacional por un lado, y por otra parte de cierta protección, en algunos casos, de los propios ferry de la Compañía, a través de la introducción de un buque rápido que no tuviera los problemas y el coste de los «jet-foil» pero que diera un nivel de confort y servicio similares. En este sentido, por ejemplo, habría que destacar que en Algeciras-Ceuta, aunque no es el caso de la pregunta, ha sido una auténtica revolución en Ceuta y en toda la zona marroquí vecina a Ceuta en cuanto al servicio que se ha realizado.

Nuestra creencia era que para Cristianos-Gomera era necesaria esta unidad rápida, a pesar de la existencia de un buque ferry, y nuestra experiencia, los estudios de mercado y la propia información de los usuarios han dado una respuesta absolutamente positiva. Yo entiendo que, lo mismo que ha sido un auténtico fenómeno social en Ceuta y en la zona de Algeciras la embarcación rápida que allí se puso, exactamente igual ha ocurrido fundamentalmente con Gomera y, desde luego, con el propio Tenerife. Tan es así que la opción estratégica adoptada es el mantenimiento de esa unidad, por entender sinceramente que en este momento, incluso desde el punto de vista estrictamente social, es implantable retirar esta unidad. Desde el punto de vista económico, a lo largo del año 1990 esperamos llegar, a un cierto nivel de cobertura de costes, e incluso que los ingresos hagan frente a esos costes, con lo cual no generaría necesidad de subvención, o al menos de una subvención excesiva, por parte de la cuenta del Estado.

Evidentemente, ha habido conversaciones con la compañía implicada, lo mismo que las ha habido en otra línea (ésta de modo experimental, todavía funcionando, como es la de Corralejo-Playa Blanca, también con una embarcación rápida) con las compañías afectadas, concretamente con Ferry Gomera e incluso con su titular, el capitán noruego, Fred Olsen, y lo mismo con Alisur, con respuesta desigual. Es decir, con Alisur en este momento existen ya conversaciones muy avanzadas de coordinación comercial, e incluso próxima consorciación, y sin embargo con Ferry Gomera parece ser que ese momento todavía no ha llegado. Como digo, las empresas sí se han sentado a hablar ampliamente, tanto en Madrid como en Oslo, sobre este problema, precisamente para dar un mejor servicio y a un mejor coste ambas compañías, porque entendemos que el ferry y la rápida, actuando coordinadamente, darían un magnífico servicio a Gomera y, por supuesto, también a Tenerife y a todas las Islas Canarias.

Hubo una pregunta relativa a una cifra, en torno a los 600 millones —no sé si entendí bien— para bonificaciones de residentes. Lo primero que hay que decir es que la bonificación de residente nada tiene que ver, es absolutamente neutra, con la cuenta de pérdidas y ganancias de la Compañía Trasmediterránea, y asimismo con la cuenta subvención del Estado o, como a nosotros nos gusta llamarla, aportación contractual del Estado. Es absolutamente independiente, lo único que nosotros hacemos es cobrar después, a través de esos créditos presupuestarios, aquello que no paga el residente de todos esos lugares, es decir, Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Dicho de otro

modo, con un ejemplo, si el billete cuesta mil pesetas y son setecientas lo que paga el residente, nosotros percibimos después las trescientas pesetas diferenciales, nada más; no tiene absolutamente nada que ver con la cuenta de explotación de la compañía, puesto que lo que ingresamos es el precio real del billete. A nosotros no nos subvencionan, subvencionan directamente al pasajero. Tampoco tiene que ver con la subvención global de la compañía, en la cual, por supuesto, no están incluidas estas bonificaciones a residentes.

Aprovecho para contestar a otra cuestión, cuando se hablaba de los resultados de la Compañía Trasmediterránea y de su grupo, con la relación de los años anteriores.

En primer lugar, quiero decir que los datos son públicos. Evidentemente, no se han traído a esta Comisión pero sí se ha informado en rueda de prensa que tuvo lugar hace unas fechas —si no recuerdo más hace dos o tres semanas— en la sede social de la Compañía Trasmediterránea, en Madrid donde se dio cuenta no solamente de los resultados de la Trasmediterránea sino de sus empresas filiales, Naviera Mallorquina, Remasa, Limadet, etcétera. Estos resultados han sido un récord histórico en la compañía. Se habló entonces de 4.000 millones de beneficio, ganancias y resultados positivos. Concretamente, de acuerdo con los últimos asientos de regularización y cierre si no recuerdo mal —no les puedo dar la cifra exacta porque es de ayer mismo y no me han incluido el balance económico—, de memoria, creo que son 3.980 millones de pesetas, en números redondos 4.000 millones, lo cual supone un récord histórico, puesto que el anterior récord, estaba en 3.600 millones, creo recordar. Eso en cuanto a la Compañía Trasmediterránea.

Asimismo y por segundo año, ha habido resultados positivos en relación con la compañía filial Naviera Mallorquina, que tradicionalmente venía siendo altamente deficitaria. Igualmente en este ejercicio se han logrado equilibrar los resultados en la Compañía de remolcadores y de lucha contra la contaminación, Remasa, que también tradicionalmente venía alcanzando pérdidas de 200 a 300 millones. Por tanto, en cuanto a resultados económicos, insisto, récord histórico total.

¿Qué ha pasado en cuanto a la subvención del Estado? La subvención del Estado también ha crecido y ha pasado a 4.000 millones de pesetas, en números redondos. Creo que las cifras de cierre de ayer tarde eran 4.020 o 4.030 millones; por tanto, ha crecido, con relación a los 2.600 millones del ejercicio anterior, un 50 por ciento aproximadamente.

¿Qué factores han influido en este crecimiento? Antes de hablar de los factores que han influido quiero decirles la cuenta de subvención del Estado tiene poco que ver con la cuenta de resultados del grupo. La subvención del Estado se fija como consecuencia de un balance de ingresos y de gastos, contemplados en el contrato del Estado, en las líneas de interés nacional, servidas por los buques adscritos al contrato o fletados por la compañía para tal destino y, por tanto, no tiene conexión, salvo en un tercer concepto del contrato del Estado, que es lo que se denomina prima de gestión de la compañía.

Las causas del incremento de la subvención han sido, entre otras y por mencionarles las más importantes, las siguientes. No voy a recurrir al documento porque creo que estoy consumiendo demasiado tiempo y daré las cifras de memoria, pero si alguna de SS. SS. tiene interés con mucho gusto le remitiremos las cifras contempladas en el informe de gestión, con los datos exactos. Por una parte sin duda alguna, unos incrementos tarifarios de precios por vehículo en régimen de equipaje y de pasaje muy inferiores a los incrementos de coste, incluidos los de personal. Por ejemplo, en las tarifas la media de incremento no llegó al 3 por ciento en el año 1989 e incluso en el caso canario fue prácticamente de cero en casi todas las líneas; sin embargo, los gastos de la Compañía, los gastos del contrato crecieron, lógicamente. Por ejemplo si no recuerdo mal, los gastos de nuestros trabajadores, de nuestros empleados, en definitiva sueldos y salarios crecieron el 16,9; la Seguridad Social también tuvo un incremento importante, etcétera, etc. Los gastos de reparación, mantenimiento y conservación de los astilleros han crecido considerablemente. Todo este conjunto de gastos da una media de incrementos que, considerando el incremento de tarifas —repito que en el caso canario todavía es mucho más amplio este dato—, nos lleva a un número de 500 millones aproximadamente, motivados directamente por la no adecuación de la tarifa estrictamente al incremento de costes. Si hubiera existido esa repercusión de costes, en lugar de haber sido el incremento de los mil y pico millones a que antes me he referido, hubiera habido 500 millones menos.

Otro factor importante ha sido, sin duda alguna, la situación de conflictividad que vivió la compañía durante el primer semestre del año 1989. Nuestra valoración a partir de los 28 días, si no recuerdo mal, de huelga que hubo, solamente valorando el efecto directo, es decir aquellas pérdidas provocadas como consecuencia de los días perdidos en todos los servicios, billeteaje, etcétera, suponen una cantidad cercana a los 500 millones de pesetas, sólo como consecuencia de ese efecto directo. Indudablemente el efecto indirecto, es decir todas las reservas que se anularon, todos los proyectos de viaje previstos a Baleares, por ejemplo, a Ceuta, a Melilla o a Canarias y que luego no se cumplieron, no los hemos podido evaluar en términos económicos, porque sería una aventura hacerlo.

Ha habido un tercer factor importante que ha sido la crisis turística que comenzó a apuntar en otoño de 1989, muy especialmente en el sector de Baleares, por las tormentas y los siniestros meteorológicos que hubo. Creo que estarán en la mente de SS. SS. aquellas inundaciones de octubre, de noviembre, etcétera, incluso con tragedias en lugares, como Andraitx, Palma, etcétera. Es evidente que todo aquello ha impactado considerablemente, tanto en cuanto a Baleares como en cuanto a Canarias, tendencia que continúa, especialmente en el caso de Canarias, de una manera muy importante, en los primeros meses del año.

Estas son las causas más importantes en relación con la subvención de la cuenta del Estado. Indudablemente

las nuevas inversiones que se van haciendo en buques de carga rodada, en unidades rápidas, lógicamente, al quedar adscritas al contrato del Estado van siendo absorbidas por el mismo.

El señor **PRESIDENTE**: Como SS. SS. saben, sólo cabe y de forma excepcional, un turno de aclaraciones u observaciones. Si alguna de SS. SS. quiere utilizarlo, rogaría lo hiciera con mucha brevedad.

Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Brevísimamente, señor Presidente.

En primer lugar y como norma de cortesía, quiero darle las gracias con gran sinceridad al señor Presidente de Trasmediterránea, por esta explicación exhaustiva, en su segunda parte, a las preguntas presentadas. Solamente quisiera señalarle dos cuestiones. Una, porque él me ha suscitado la duda en el tema de las áreas de operación de Trasmediterránea, Baleares, Estrecho o Canarias. Yo hablaba de un principio de solidaridad en el planteamiento, que el plan de flota de Trasmediterránea estudie estas áreas como singularizadas y no para intercambiar buques entre ellas. Hágase por una causa muy excepcional y justificada, pero no a base de vestir un santo desvistiendo a otro. Esa era mi única intencionalidad.

La señora cuestión, señor Presidente, es que sigue sin haberme dado respuesta a la necesidad de una mesa de coordinación del transporte marítimo en Canarias. No me refería a que hayan llegado ustedes —que los felicito y nos felicitamos todos— a unas líneas de acuerdo con Alisur para un tráfico consorciado, en la fórmula jurídica que proceda, sino a la globalización total.

El propio señor Presidente ha introducido un elemento muy interesante, que es una realidad, la competitividad, por ejemplo, en la línea «jet-foil» las Palmas-Tenerife, con Iberia, vía Binter, vamos a llamarlo así. La verdad señor Presidente y usted lo sabe, es que cuando existen circunstancias meteorológicas ajenas se complica el tráfico de Binter y el de los «jet-foil»; solamente buques de calado suficiente, como los ferry, en momentos de tempestad o de falta de visibilidad aeronáutica pueden soportar el transporte de mercancías y sobre todo de viajeros, aunque fuera empleando un tiempo más dilatado que el del «jet-foil», entre Las Palmas y Tenerife.

Únicamente quiero destacar la sorpresa que me ha producido que me diga que el incremento de las tarifas ha sido cero, porque la Trasmediterránea forma parte del «pool» de navieras y en las tarifas de mercancías sabe usted que se ha abierto un debate en Canarias sobre esta cuestión.

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Soriano.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Intervengo muy brevemente para insistir sobre dos cuestiones muy concretas que creo que se ha olvidado contestar el señor

Presidente. Se refieren a un tema que siempre tiene importancia, cual es cómo se prevé la atención a las fiestas lustrales de la Isla de La Palma y también el aspecto de la distracción de los pasajeros, que con frecuencia se quejan del aburrimiento en el barco a lo largo del viaje.

Son dos cuestiones secundarias que agradecería contestara.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García Quer.

El señor **GARCIA QUER**: Sólo quiero felicitar al Presidente en el sentido del cambio que ha hecho de los dos directores provinciales, que está dando un fruto muy positivo con respecto a la calidad y a todo en general. Así pues, quiero agradecerle, repito, el cambio que ha hecho en las dos Direcciones Provinciales.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, señor Presidente, que conteste con la máxima brevedad a las cuestiones planteadas.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRANEA** (Pita García): Cuando hablé de esos incrementos me refería exclusivamente a pasajeros y vehículos en régimen de equipaje, no me refería a la carga dentro de COPECAN, y en las relaciones COPECAN-usuarios. Por cierto, el próximo sábado en Las Palmas vamos a firmar el acuerdo de este año, creo que a las doce, todos los representantes de las compañías y del consejo de usuarios.

Efectivamente, me quedaban dos o tres cuestiones por contestar. En cuanto a las distracciones de los pasajeros a bordo, lógicamente el plan estratégico, que decía que era integral, contempla también toda una nueva sistemática en el concepto de distracción a bordo. Fundamentalmente hacia donde vamos, tanto en los viajes, intercanarios como en la península-Canarias, es a unos nuevos métodos que contemplamos en el plan estratégico, tales como medios audiovisuales, deportivos, etcétera. Es decir, entendemos que los medios ya no van tanto a través de orquestas o de otro tipo de actuaciones, sino más bien a través de videos, de grandes pantallas audiovisuales, de autoservicios, etcétera. Está contemplada esa reestructuración porque, además de entender que es mejor para el usuario (que hemos comprobado que en gran mayoría es joven, es usuario de edad temprana), es, por otra parte, más económico.

Por otro lado, en cuanto a la isla de La Palma, que sugería la posibilidad de realizar un enlace rápido, esto desgraciadamente es imposible. Ya estuvimos allí y lo hemos comprobado. Debido a la altura de las olas, a las mareas, etcétera, es técnicamente imposible plantear una comunicación desde la zona norte de Tenerife al sur de La Palma, absolutamente impracticable, incluso —insisto— desde el punto de vista técnico. Debe haber refuerzos, y los habrá, a través de los buques «ferry».

También se hablaba del refuerzo en verano de nuestros buques Sister y Soto. Este próximo verano estarán el Sis-

ter y el Soto a pleno rendimiento durante toda la temporada alta, y esperemos que sin ningún siniestro ni ningún accidente.

Finalmente, en cuanto a los servicios de carga, quiero decir que estamos planteando, probablemente de modo un poco indebido en las formas —y vamos a tomar las oportunas medidas para que no sea así—, una reestructuración de los servicios de carga contenerizada entre las Islas Canarias y los puertos del norte de la península y los del Mediterráneo, concretamente las líneas Cantábrico-Canarias y Mediterráneo-Canarias con las compañías que allí operan, llegando a fórmulas también de consorcio e incluso en su momento de empresas comunes.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero dar las gracias al señor Presidente de la Compañía Trasmediterránea por su comparecencia y por la amplia información que nos ha suministrado.

Señoras y señores se suspende la sesión para reanudarla a continuación, puesto que ya está esperando el Presidente del Banco de Crédito Industrial. **(Pausa.)**

— **DEL PRESIDENTE DEL BANCO DE CREDITO INDUSTRIAL, PARA INFORMAR SOBRE LAS PERDIDAS FINANCIERAS HABIDAS CONSECUENTES A LA ACTIVIDAD DEL CITADO BANCO EN EL SECTOR DE LA MARINA MERCANTE (G. P. POPULAR) (Número de expediente 212/000008)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se reanuda la sesión con la comparecencia del Presidente del Banco de Crédito Industrial para informar sobre las pérdidas financieras habidas a consecuencia de la actividad del citado Banco en el sector de la marina mercante.

Para informar de esta cuestión planteada tiene la palabra don Luis Escauriaza, Presidente del Banco de Crédito Industrial.

El señor **PRESIDENTE DEL BANCO DE CREDITO INDUSTRIAL** (Escauriaza Ibáñez): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, en relación con la pregunta del Grupo Popular respecto a las pérdidas financieras habidas, si fuera el caso, consecuentes a la actividad del Banco de Crédito Industrial en el sector de la marina mercante, les informo que las pérdidas contables experimentadas por el Banco en la cartera naval desde 1982 hasta el 31 de diciembre de 1989 ascienden a la cantidad de 101.486 millones de pesetas. No obstante, existen adicionalmente unas provisiones de 37.109 millones de pesetas para cubrir los posibles fallidos pendientes de declaración y aprobación, lo que en principio arrojaría una pérdida total teórica a la fecha de 138.595 millones de pesetas.

Hay que reseñar que esta pérdida no tiene su causa en una deficiente gestión de la cartera naval por parte del Banco de Crédito Industrial, sino en las circunstancias que concurrieron en la concesión de los préstamos, unida a la crisis experimentada por el sector de la marina mercante en todo el mundo. Quiero recordar que el Consejo

de Ministros acordó, el 15 de enero y 24 de febrero de 1982, reorganizar las entidades oficiales de crédito mediante la fusión, por absorción, del Banco de Crédito a la Construcción por el Banco Hipotecario de España y el Banco de Crédito Industrial. En virtud de tales acuerdos se traspasaron al Banco de Crédito Industrial exclusivamente la totalidad de las operaciones correspondientes al crédito oficial al sector naval, en las que estaban incluidos no sólo los préstamos para la financiación de buques, sino los concedidos para financiación de astilleros, diques y varaderos, así como la acción concertada de la construcción naval y puertos. La correspondiente escritura pública de fusión por absorción del Banco de Crédito a la Construcción con el Banco de Crédito Industrial se produjo el día 7 de junio de 1982. El saldo de las cuentas de crédito traspasadas según el balance de fusión ascendió a 251.456.506.421 pesetas, es decir 251.500 millones de pesetas en números redondos. Por tanto, en 1982, el Banco de Crédito Industrial, como consecuencia de la absorción del crédito a la construcción, y en concreto de la cartera naval, asume una cartera de 251.000 millones de pesetas de créditos a la construcción naval no originados por decisión del Banco de Crédito Industrial, sino por la gestión del Banco de Crédito a la Construcción.

En cobertura de la cartera naval traspasada se recibió tan solo una provisión de 10.614 millones de pesetas, es decir, un cuatro por ciento de los saldos de las cuentas de crédito traspasadas al Banco de Crédito Industrial en virtud de la fusión, aun cuando ya en aquella fecha existía un saldo de 19.000 millones de pesetas en deuda vencida y no pagada por principal, intereses y comisiones. El saldo de principal de la cartera traspasada ascendió a 232.000 millones de pesetas, cantidad que, como consecuencia de su impago generalizado, se incrementaba del orden de 20.000 millones de pesetas anuales en virtud de sus vencimientos naturales.

Durante al año siguiente al traspaso de la cartera naval, el Banco de Crédito Industrial, en íntima conexión con el Instituto de Crédito Oficial, efectuó un análisis tanto de la cartera recibida como del sector naval, constatando los siguientes extremos. Que la línea de crédito naval más que servir a la creación de una marina mercante adecuada a las necesidades nacionales, persiguió en su momento, como objetivo primordial, el dar carga de trabajo a los astilleros, tal fue el objetivo del Real Decreto 1285/1976, de 21 de mayo, denominado del millón de toneladas, puesto que preveía la construcción de un millón de toneladas de remolque bruto, precisamente en unos momentos en que otros países europeos acometían la reconversión de su industria naval impuesta por la crisis del comercio mundial.

En segundo lugar, que el riesgo de los créditos era muy elevado, al estar constituida la única garantía por los propios buques y ser éstos financiados casi exclusivamente con tales créditos. Ya en 1983 se calculó que el fondo de regularización de créditos de la cartera naval debería situarse, cuando menos, en 56.000 millones de pesetas. Esas provisiones se revelaron insuficientes, cifrándose en 1985 en cantidad superior a los 100.000 millones de pesetas.

En tercer lugar, que como consecuencia de la política expuesta, existía un exceso de capacidad de nuestra flota mercante que dio lugar a una grave competencia entre los navieros españoles, especialmente protagonizada por la mayor parte de los armadores, que construyeron sus buques con fines puramente especulativos al amparo del citado Decreto, y que masivamente, en su momento, dejaron de pagar los créditos del Banco de Crédito Industrial.

Todo ello hizo que el Banco, como institución financiera, y sin perjuicio de abogar porque se tomaran las medidas institucionales adecuadas a una mejor reordenación del sector de marina mercante, se viera precisado a tomar medidas concretas orientadas al recobro de sus créditos y a la protección de sus garantías, constituidas, como digo, básicamente por la garantía hipotecaria de los buques financiados.

Entendemos que la crisis del sector naval aún subsiste, habiendo sido necesario en su momento, la constitución de la sociedad estatal de Planes de Viabilidad de la Marina Mercante, a través de la cual se están instrumentando en estos momentos una serie de ayudas tendentes a sanear la situación financiera de las navieras españolas, colocándolas, en cualquier caso, en mejores condiciones de competencia respecto a los mercados internacionales en los momentos previos a la liberalización. En estos planes de viabilidad el Banco está participando de una manera activa, mediante la financiación y refinanciación a largo plazo de los créditos concedidos a las empresas acogidas a los mismos.

De otro lado, continúa el Banco de Crédito Industrial financiando la actividad naval, si bien tratando de armonizar los principios de rentabilidad y garantías propias de toda operación financiera, con las particularidades del sector financiado.

En resumen, señor Presidente, creo que con las cifras expuestas se da respuesta exacta a la pregunta formulada, y quedo a disposición de los señores Diputados para cualquier aclaración que entiendan oportuna.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camisón por un tiempo de diez minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nuestro Grupo agradece la presencia del Presidente del Banco de Crédito Industrial y la Información que nos acaba de proporcionar, y vamos a intentar, por nuestra parte, profundizar en algunas cuestiones que interesan más a mi Grupo.

La Sociedad de Gestión de Buques, la SGB, filial del Banco que usted preside, se constituyó para controlar los riesgos de dicho Banco en su sector de la marina mercante. Sin embargo, la gestión de la SGB ha supuesto para el Banco de Crédito Industrial, y por tanto para el Ministerio de Economía y Hacienda, que le controla, y al mismo tiempo también para el erario público, una pérdida neta que nosotros estimábamos del orden de 100.000 millones de pesetas, unido a lo que ha gestionado esta sociedad más toda la herencia que acaba de exponernos el señor Presidente.

Ya el propio Presidente del ICO, en su comparecencia en esta Cámara el pasado día 20, nos dijo que el fallido total de la Sociedad de Gestión de Buques era del orden de 105.000 millones de pesetas, que ha asumido el Banco de Crédito Industrial con sus propias fuerzas sin acudir a ninguna subvención presupuestaria, y el grupo ICO solidariamente. Hoy nos habla usted de 138.000 millones de pesetas. En definitiva, el resultado de esto más herencias es que en noviembre pasado la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos aprobó la liquidación de la SGB.

Aunque la pregunta yo entiendo que, efectivamente, les hubiera cuadrado más a sus antecesores, porque comprendemos que este es un problema que le ha sobrevenido a su gestión, como realmente sus antecesores no están hoy en el cargo, tenemos que hacérsela a usted. ¿Cree sinceramente que la SGB controló los riesgos de su Banco o, por el contrario, los generó y los multiplicó? ¿No cree que es lícito y normal que se opine que los generó cuando los españolitos de a pie han visto atónitos que un vicepresidente de la SGB, y otros directivos, han malvendido, a precio de saldo 32 buques de la SGB a LEXMAR Corporation, y luego tales señores constituyen LEXMAR España, beneficiándose de aquel saldo que ellos mismos propiciaron?

Hemos dicho malvendido, señor Presidente, porque el propio presidente del ICO, el pasado día 20, dijo en esta Cámara que LEXMAR era un fondo de pensiones sueco que en los momentos de mayor crisis naval en España se dirigió a la SGB para comprar una serie de buques, y ofreció comprar por 70 millones de dólares 32 barcos. Esto suscitó una cierta polémica, porque en algún momento había empresarios españoles dispuestos a comprar algunos barcos a precios superiores a los que ofrecía LEXMAR, repito, señor Presidente, a precios superiores a los que ofrecía LEXMAR, y no lo digo yo, lo dijo el día 20 aquí el presidente del ICO. Bien es verdad que a continuación dijo que las condiciones de venta de LEXMAR eran específicamente las mejores que podían producirse en aquel momento. Repitió que era una operación en que se vendían 32 barcos por 70 millones de dólares. Y dijo que es verdad que podía haber ofertas de españoles para dos o tres barcos a precios unitarios superiores (repito, superiores). Entre los 32 barcos había cinco muy buenos, cinco buenos, diez regulares y el resto, añadió, eran pura chatarra.

Nosotros creemos que es lícito pensar que no se defendieron debidamente los intereses públicos en beneficio de los intereses privados. ¿Cree usted que es de recibo el que se haya argumentado por tan finos negociantes que no hay ninguna norma de incompatibilidad que impida su paso a empresas privadas ligadas a su actividad anterior?

Digo lo anterior porque el propio presidente del ICO, el pasado día 20, volvió a argumentar esta misma cuestión. Ante ello nosotros nos vemos obligados a decir si no cree usted que se han soslayado con tal afirmación, aparte de la legalidad, lo que se llama la moral profesional, ya que se aprovecharon en su actividad privada, de sus acciones

o conocimientos previos en la actividad pública, en un claro atisbo de tráfico de influencias.

Todo parece indicar que es una práctica usual hoy en este país. Se nos ha dicho que en un informe interno del Banco de Crédito Industrial se ha intentado justificar tanto la gestión económica como la conducta, porque se trataba de un sector moral y económicamente deteriorado. ¿No será que lo que está moralmente deteriorado, señor Presidente, es el ambiente?

Estamos seguros de que usted, en la gestión de la presidencia del BCI, intentará por todos los medios arreglar esta situación. Nos gustaría conocer qué es lo que se está haciendo en la línea de buscar solución a estos problemas que están ahí y que han tenido un efecto nocivo sobre la marcha del Banco.

Nos consta que la SGB era una sociedad estatal sometida al control financiero regulado por el artículo 17 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria. Es decir, que tuvo que hacer ese control la Intervención General de la Administración del Estado. Nosotros hemos intentado averiguar por qué no intervino la Intervención, valga la redundancia. Se nos dice que no lo hizo porque no se incluyó en los planes de auditorías pedidos por el ICO, porque el ICO no lo solicitó. ¿Por qué esta dejadez del ICO, señor Presidente?

Cabe pensarse que si tal apatía se hubiera vencido tal vez esa sangría de esos más de 100.000 millones de pesetas de pérdidas netas o de fallidos se podía haber cortado. No obstante se nos ha dicho oficialmente que los servicios especiales del Banco de Crédito Industrial hicieron auditorías en los años 1983, 1984 y 1985 y que en 1986, 1987 y 1988 lo hizo Arthur Andersen, luego estimamos que está usted capacitado para contestar a las siguientes cuestiones.

El señor Presidente de Trasmediterránea, que acaba de comparecer en esta Comisión minutos antes, nos ha hablado del buque Burgos. Nosotros queríamos que usted hoy nos quitara la duda que tenemos, puesto que el buque Burgos era propiedad de la SGB y ahora es propiedad de otra empresa pública, la empresa Trasmediterránea.

Queremos conocer si el buque Burgos pasó directamente de la SGB a la Trasmediterránea o hubo un intermediario que fue LEXMAR, porque en el caso de que se confirmara que la SGB vendió a LEXMAR el buque Burgos y luego la Trasmediterránea lo compró a un precio tres veces superior, como se ha dicho, en nueve millones de dólares, esto sería muy grave, señor Presidente, para el Erario público.

¿Tiene noticias, señor Presidente, de que LEXMAR España se constituyó con un exiguo capital de 20 millones de pesetas? ¿Considera irrisorio el precio de 8.800 millones pagados por LEXMAR a SGB por 32 buques, que sale a una media de 275 millones de pesetas por buque?

Digo esto, señor Presidente, porque el propio Presidente del ICO, el pasado día 20 dijo textualmente en esta Cámara que, en cuanto al tipo de licitación de estos 32 buques, lo que ha habido es una oferta de LEXMAR que se conocía en el mercado, e incluso hubo una acción del en-

tonces Ministro de Transportes, de los empresarios y de las distintas asociaciones navieras españolas diciendo que ellos podían estudiar el tema para ofrecer mejores condiciones. Afirma el señor Presidente del ICO a continuación que no hubo licitación, pero sí hubo esta aproximación del Ministro. ¿Desde cuándo puede una aproximación del Ministro sustituir a una licitación? Es una pregunta que nos gustaría que nos la clarificara, porque es tremendamente importante.

¿Se ha consumado, señor Presidente, o está en vías de consumarse la otra compra de seis nuevos buques al Banco de Crédito Industrial? Se ha hablado de que iba a ser por un importe de 3.500 millones de pesetas. ¿Puede confirmar que el Banco de Crédito Industrial ha aprovisionado el 95 por ciento de los compromisos de dudoso cobro de este sector y que aparte mantiene una deuda de más de 120.000 millones de pesetas y que los compromisos vencidos oscilan sobre los 5.000 millones de pesetas?

Resumiendo, y con esto termino, señor Presidente, la SGB fue una sociedad instrumental del Banco que usted preside, y fundamentalmente se dedicó a la enajenación de buques con impagados para su posterior venta. Pero ocurrió que en esos seis años la pérdida de tonelaje de la flota nacional fue de un seis por ciento, ya que en 1984, como sabe usted, la flota nacional tenía 664 unidades y a raíz de esta operación la SGB vendió 112 buques a empresas extranjeras, 80 según nuestras cifras a empresas españolas y 11 desguaces, con lo que el saldo económico, según nuestras cifras, es que el valor de entrada era de más de 99.000 millones de pesetas, pero sólo se ha recuperado 27.657 millones, cifra que nos gustaría nos confirmara el señor Presidente. Hay, además, 33 buques en los que se desconoce el importe del fallido. De los 11 del desguace, valorados por el Banco en 6.300 millones, solamente se han recuperado 144 millones. Nos gustaría la confirmación de esta cantidad.

Por otro lado, también se nos ha dicho que las pólizas de seguros abonadas por la SGB o por el Banco que usted preside han sido de 1.800 millones de pesetas y, sin embargo, lo abonado por las aseguradoras alcanza solamente a 70 millones de pesetas. También que las indemnizaciones liquidadas por la SGB superan los 5.000 millones de pesetas. Por favor, señor Presidente, le rogamos explicación de todos estos asuntos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que deseen intervenir en este turno? (Pausa.)

Por el Grupo Socialista, por un tiempo de diez minutos, tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias, señor Escauriaza, por su comparecencia en esta Comisión, a la que le damos la bienvenida en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, y por la información que nos ha dado en su primera intervención, de la que se deduce, según nuestro criterio, un hecho importante, y es que los intereses generales del país, definidos en cada momento por el Gobierno correspondiente, sea el actual o los anteriores, han tenido cumplida gestión por parte del

ICO, en general, y del BCI, en particular, en su condición de instrumento financiero del sector público al servicio, como digo, de los intereses generales y de la política económica definida no por la Institución, sino por el Gobierno.

No nos queremos pronunciar sobre lo acertado o no de los análisis que en su momento llevaron a mantener una capacidad de producción de un millón de TRBC, ni sobre la decisión que en su momento se tomó de subrogar al BCI en todo el saldo pendiente del crédito a la construcción naval. No lo hacemos porque se juega con ventaja cuando se juzgan estos acontecimientos «a posteriori». Era una responsabilidad de un Gobierno legalmente constituido, que tomó una decisión a la que hay que presuponerle en principio su justeza en relación con los intereses públicos que tiene que defender.

Subrayamos, por tanto, nuestra conformidad con la filosofía de funcionamiento del BCI como instrumento, ya lo he dicho, al servicio de la política económica definida por el Gobierno.

Quede, por tanto, para la historia-ficción las especulaciones que se puedan hacer sobre los resultados que pudieran haber tenido gestiones diferentes en escenarios económicos y políticos distintos a los que realmente ha vivido este país. Ese pasatiempo ni nos ocupa ni nos preocupa ni queremos que sea de interés alguno para la sociedad española, ni en el presente ni en el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas tiene la palabra el señor Presidente del Banco de Crédito Industrial.

El señor **PRESIDENTE DEL BANCO DE CREDITO INDUSTRIAL** (Escauriaza Ibáñez): Si me olvido de contestar a alguna de las preguntas a las que ha hecho referencia S. S., le ruego que me las recuerde y las intentaré responder con el mayor detalle posible.

Hay una primera respuesta, con relación a su intervención, que pasa por una necesidad de clarificación. Existe una confusión importante en el sentido de imputar a la gestión de la Sociedad de Gestión de Buques los quebrantos en los que ha incurrido el Banco de Crédito Industrial como consecuencia del destino final de la cartera de riesgos vinculada a la inversión en construcción naval.

No es imputable, en ningún término el resultado de la gestión de la SGB al fallido que finalmente se produce. Si queremos ser exactos en la búsqueda de responsabilidad en los fallidos que el Banco tiene que asumir como consecuencia de los impagos producidos en los créditos concedidos en su momento por la construcción de buques, estas responsabilidades cabe encontrarlas muy fácilmente en los titulares de aquellos créditos que fueron impagados en su momento; es decir, en una gran parte de los armadores españoles que se acogieron a unas ventajas de financiación que favorecía la construcción naval, bien es cierto, pero incorporaba pocos esquemas de responsabilidad de los armadores con los compromisos financieros adquiridos con el Banco, lo que dio lugar a situaciones de volúmenes de impago que obligaron al Banco a ejecutar

la única garantía de que disponía con relación a esas inversiones crediticias, es decir, la garantía hipotecaria sobre los buques.

Por consiguiente, intento precisar lo que es un primer destino de la responsabilidad en cuanto al fallido producido en las cuentas del Banco de Crédito Industrial como consecuencia de la cartera naval, en los titulares, con nombres y apellidos, de los créditos impagados por financiación en construcción naval.

Hecha esta primera precisión, quiero significar a S. S. que la Sociedad de Gestión de Buques se constituye como sociedad estrictamente instrumental del Banco de Crédito Industrial, aprobada en su constitución por acuerdo de Consejo de Ministros de 26 de octubre de 1983 con la única y exclusiva finalidad de centrarse en la desinversión mediante la venta en el mercado nacional e internacional, así como en el desguace, de aquellos buques que resultaran afectados en su viabilidad empresarial como elemento fundamental para equilibrar la oferta de buques y la demanda de transporte. Le estoy leyendo textualmente el acta constitutiva de la Sociedad de Gestión de Buques.

Como alternativa, se decía entonces, se explotará a aquellos buques que ofrezcan posibilidades racionales de empleo, llevando su administración integral cuando la generación de recursos para el Banco así lo aconseje o la previsible evolución de este segmento del mercado así lo recomiende.

Por último —es una cuestión importante—, la Sociedad de Gestión de Buques, cuando se constituyó en el año 1983, afirmó y reconoció, en declaración expresa, que no existía ningún planteamiento de nacionalizar en todo o en parte el sector marítimo. Esto ha sido el origen de mucha polémica en relación con dicha Sociedad a lo largo de estos años.

Como la Sociedad de Gestión de Buques ha tenido que intervenir ejecutando las garantías hipotecarias de las que era titular el Banco del Crédito Industrial, esa ejecución y posterior liquidación de los activos para recuperar, en lo posible, los saldos no atendidos por sus titulares en favor del Banco, efectivamente, ha ejercitado una acción traumática sobre el sector a lo largo de los últimos años. Esta acción traumática se reflejaba, básicamente, en relación con el número de buques afectados. Recorcabamos S. S. que a finales del año 1984 la flota mercante estaba integrada por 664 unidades, que se habían reducido en noviembre de 1989 a 446, es decir, habían desaparecido 216 buques por exportación, perdiéndose 5.600.000 toneladas de peso muerto. De esa pérdida de flota nacional en número de buques, el 52 por ciento es imputable a la acción exportadora de la Sociedad de Gestión de Buques.

Sin embargo, si hablamos de la reducción de capacidad de arrastre, de los 5.600.000 toneladas de peso muerto que se pierden en el período, tan solo un 16 por ciento es imputable a la política exportadora de la SGB. Es decir, que la SGB actuó sobre los tramos del mercado menos competitivos, realizando por consiguiente, un proceso de saneamiento que es importante en número de buques y poco significativo en términos de capacidad de flota.

Esto llevó adicionalmente a la gestión de toda una serie de problemas de orden laboral y sindical, de reordenación de la flota de la marina mercante en el país en un momento en el que, además, se venía a producir una caída del ciclo del sector, de tal forma que las críticas a la actuación de la SGB tienen, a mi modo de ver, fundamento sesgado, en la medida que tanto algunas fuerzas sindicales como algunos sectores de armadores, no excesivamente cumplidores en sus compromisos con el Banco, se vieron seriamente afectados por la acción de la Sociedad de Gestión de Buques.

Con mucho gusto asumo la representación de la labor efectuada por mis antecesores en el Banco de Crédito Industrial, porque aunque éste es un proceso que yo no he tenido la oportunidad de vivir en directo más que a lo largo de los últimos años, lo conozco a través de la información que he recibido y por la gestión de los temas abiertos en este período y tengo la sensación de que la actuación de mis antecesores en este punto fue extremadamente profesional y rigurosa con lo que era el problema suscitado entonces para el Banco de Crédito Industrial.

No sé, señor Presidente, si tengo limitación de tiempo en mi intervención, pero intentaré resumir.

Les señalaré una anécdota de la información recibida por el boca a boca de lo que ha sido la historia anterior del Banco en este asunto. Me comentaban en algún momento que estando reunido el Banco de Crédito Industrial en sesión ordinaria en el año 1982, apareció un conserje con una nota para el entonces Presidente del Banco e interrumpiendo la sesión del Consejo, el Presidente comentó a los señores consejeros del Banco que le comunicaban el abandono de un determinado buque en un puerto del sudoeste asiático, con una tripulación de 30 hombres a bordo, con deudas por suministros de carburante, de cargas y descargas en puertos, y por salarios no atendidos, etcétera. El armador lo había puesto a disposición del Banco de Crédito Industrial para que se cobrara.

Este fue el primer caso, al que siguieron 299. Es decir, desde el momento en que el Banco de Crédito Industrial recibe una noticia de estas características, tiene que acomodar lo que es la gestión de 299 casos si no tan graves en su gestión, sí de idéntica filosofía en su tratamiento, y tuvo que adoptar criterios de gestión diferenciados de lo que era la gestión del propio Banco de Crédito Industrial. Ese es el motivo por el que se constituye la Sociedad de Gestión de Buques, especializada de un problema concreto que en ningún caso podía ser abordado directamente por el Banco de Crédito Industrial, puesto que tenía que estar atento a lo que era su negocio: la financiación de las empresas.

Por consiguiente, creo que fue una buena salida la creación de la Sociedad de Gestión de Buques, sobre todo manteniendo aquella filosofía de que debería cuidar, preservar y liquidar las garantías de tal forma que el Banco recuperase, en la mayor medida posible, los riesgos en los que había incurrido como consecuencia de aquella financiación. Yo creo que la SGB controló los riesgos, no los generó, y sus actuaciones fueron colegiadas, toda vez que la Sociedad de Gestión de Buques, como sociedad anónima

que configuraba su estatuto jurídico, contaba entre sus consejeros con representantes del Banco de Crédito Industrial, un representante del Ministerio de Transportes, de la Dirección General de Marina Mercante, otro de astilleros públicos, otro del Patrimonio del Estado y otro del propio Instituto de Crédito Oficial. Es decir, la gestión y las decisiones encomendadas a la Sociedad de Gestión de Buques no tramitaron por criterios de discrecionalidad en ningún caso, sino que las decisiones de gestión de los activos encomendados fueron gestiones colegiadas a través de los organismos sociales de la Sociedad a lo largo de toda su existencia.

En coherencia con lo que fue el motivo que dio lugar a la constitución de aquella Sociedad, y una vez liquidado el último buque encomendado en gestión a la Sociedad de Gestión de Buques, la dirección del Banco de Crédito Industrial, su Presidente, propuso al Consejo de Administración del Banco, con acuerdo del Instituto de Crédito Oficial, liquidar la Sociedad de Gestión de Buques a finales del año pasado. Es decir, el 31 de diciembre de 1989 se produce un junta general extraordinaria por la cual el accionista único, el Banco de Crédito Industrial, decide liquidar la Sociedad de Gestión de Buques, una vez que ha alcanzado su objetivo, que es la gestión y tramitación de las garantías a lo largo de estos años, trasladadas en gestión por parte del Banco de Crédito Industrial.

Con esto quiero decir que somos coherentes, porque nos resistimos, por enésima vez (yo diría, como se resistieron también mis antecesores), a una cierta propensión a buscar plataformas de acción pública en un mercado complejo, como es el mercado de la marina mercante, sobre la base de que el Banco tenía unos activos, y sobre la base de los mismos qué mejor ocasión de desarrollar una iniciativa empresarial pública en concurrencia con otras privadas que pudieran existir en el mercado. Esta fue una tentación a la que, como digo, se resistieron mis antecesores y yo me he resistido en pura coherencia, porque, además, comparto en sus principios lo que, como decisión y como reflexión, implica la gestión de este problema.

Por tanto, decidimos liquidar la Sociedad de Gestión de Buques y en la misma estamos, con la intervención en estos momentos del Tribunal de Cuentas en la fiscalización ordinaria de la gestión de la SGB desde los ejercicios 1986 a 1989, según tengo entendido.

La Sociedad de Gestión de Buques ha sido auditada internamente en los primeros ejercicios de su actividad por parte de los servicios de auditoría del banco, en la medida en que era una sociedad de pequeña dimensión y de poca actividad en sus dos primeros ejercicios, y con posterioridad lo fue en todos y cada uno de los años por parte de una consultora externa, en concreto de Arthur Andersen, quien ha hecho no solamente las auditorías de estados financieros contables de la sociedad, sino que, al mismo tiempo, ha hecho auditorías de estudios de procedimientos realizados desde 1987, y que serán efectuados también para las ventas registradas hasta el cierre de la entidad de la SGB, es decir, hasta finales de 1989.

Contamos con auditorías de estados financieros de la sociedad desde el año 1986 hasta 1989 hechas por Arthur

Andersen, sin que hayan, en ninguno de los casos, reflejado anotaciones relevantes respecto a los estados contables de la sociedad. Adicionalmente, como le señalo, nos hemos interesado en que también Arthur Andersen estudiase los procedimientos de actuación interna de la Sociedad de Gestión de Buques, así como las técnicas de control interno de la sociedad. Ese estudio ha sido posteriormente actualizado también a diciembre de 1989 por la misma compañía auditora, y de estos estudios se deduce que los procedimientos son adecuados para dar una razonable seguridad de que se han cubierto los objetivos de control interno específicamente desarrollados para cada una de las áreas y departamentos. Se efectuaron algunas recomendaciones, como en los temas de periodificación de cobertura de pólizas de seguros, etcétera, sin mayor importancia.

También, junto con los dos esquemas de auditoría a los que me he referido de estados contables y de procedimientos, se ha efectuado un estudio, en junio de 1987, de sesenta y un expediente de buques traspasados a la Sociedad de Gestión de Buques, correspondientes a treinta y un buques vendidos, veinte a buques exportados y otros diez correspondientes a los desguazados. En concreto, se produjo la revisión del expediente de los buques LEXMAR, a los que hacía referencia, por parte de los estudios concretos hechos por Arthur Andersen. Bien es verdad que estos expedientes se analizan desde un punto de vista metodológico, no cualitativo, puesto que el consultor no entra a analizar la bondad o la inconveniencia de los precios fijados por la compañía. Estos estudios los hemos hecho nosotros desde el Banco para intentar contrastar lo que es la historia pasada y la historia reciente respecto de las características con las que se fijaron los precios a los que hacía mención.

Me interesa señalarle, en particular —e intento ser sistemático con el orden de sus preguntas, aunque quizás alguna requiera algún tipo de tratamiento global—, la operación de venta de las compañías LEXMAR a las que hacía S. S. referencia.

En el mes de mayo de 1987, y con la aprobación previa de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, por acuerdo de 7 de mayo, se firmó un compromiso de compra-venta de 32 buques con la compañía LEXMAR Corporation. El acuerdo de la Comisión Delegada a que me he referido condicionaba la autorización a la inexistencia de una oferta similar por armadores españoles. Con independencia de lo que señalaba y ha podido comentar e informar el Presidente del Instituto de Crédito Oficial en la Comisión de Presupuestos (cuyo detalle tampoco conozco en particular), lo que sí le puedo decir es que el Ministro de Transportes de aquel entonces, aunque hiciera buenos oficios para procurar que por parte del sector naviero español se adquirieran los buques ofertados o requeridos por LEXMAR para su compra, hubo ofertas dirigidas expresamente —y me consta por documentos contrastados al efecto que están a su disposición si lo desea— por el Banco de Crédito Industrial a través de ANAVE a los armadores españoles.

De esa oferta en particular no se produjeron más que

distintas propuestas de compra de buques específicos, y en muchos casos con solicitud de financiación por parte del Banco, siendo además especialmente particular que alguna de aquellas ofertas, por uno o dos de los buques en concreto, con solicitud de financiación, fueron hechas por armadores que estaban en situación de débito con el Banco. Es decir, se pretendía un incremento del riesgo con el Banco para comprar un activo con un nuevo crédito. Obviamente, aquello no se pudo considerar como oferta, lo mismo que tampoco se pudo considerar la única de carácter global que existió con relación a los 32 buques puestos en mercado, efectuada por Naviera Artola, toda vez que aquella oferta quedaba condicionada a la obtención de financiación bancaria. Exigía que los buques mantuvieran su clasificación, y esto es importante diferenciarlo, puesto que la SGB siempre ha vendido con arreglo a un contrato de venta de buques en la forma en que estuvieran, en donde estuvieran y en las condiciones de calificación en que estuvieran en aquel momento Naviera Artola exigía el mantenimiento de la clasificación de los distintos buques y adicionalmente no libres de cualquier recomendación por parte de las autoridades de navegación. Al mismo tiempo, Naviera Artola tampoco constituía el depósito previo al 10 por ciento que se establecía como requisito de seguridad para comprometer la operación.

Esta oferta no era ni similar ni comparable a la efectuada por LEXMAR Corporation, puesto que ésta se hacía cargo de 32 buques de muy distintas condiciones y situaciones. Existían no menos de siete tipos de buques diferentes, cuyo tonelaje de peso muerto oscilaba entre 300 toneladas en los buques de pasaje hasta 61.000 toneladas en uno de los graneleros. Había graneleros, de pasaje, quimiqueros, de transporte de coches, portacontenedores, etcétera. Es decir, una heterogeneidad de buques realmente importante, algunos con diez años de antigüedad, otros sin terminar. Aquello no era base para la constitución de una sociedad pública de flota, habida cuenta de la heterogeneidad de la misma, de los activos y, desde luego, no fue susceptible de discriminación buque por buque, puesto que la bondad de aquella operación radicó precisamente en que se liquidaron 32 buques problemáticos con características absolutamente diversas.

Adicionalmente, LEXMAR ofrecía su compraventa al contado. Depositó previamente un millón de dólares en calidad de garantía de esa oferta y se convinieron acuerdos de tratamiento de los tripulantes vinculados a aquella flota que permitieron una circulación relativamente pacífica, relativamente ordenada de lo que fueron los problemas laborales derivados de la exportación de 32 buques.

Lo cierto es que en aquellos tan sólo mostró su disposición positiva a la negociación el sindicato UGT-marina mercante, en tanto que el Sindicato libre de marina mercante siempre se opuso y fue motivo de posteriores intervenciones en posición crítica con relación a los acuerdos entonces adoptados.

Respecto a los temas de auditoría que tenía apuntados creo que he contestado a su señoría.

Señala también el hecho de que se hayan producido trasvases de personal entre la Sociedad de Gestión de Buques y la recientemente constituida Sociedad LEXMAR España S. A. Por las informaciones de que puede disponer el Banco de Crédito Industrial, la Compañía LEXMAR España, se constituye, creo recordar, en el mes de abril de 1989 con objeto de cerrar una operación de venta, sobre la que usted me preguntaba anteriormente, de otros seis buques afectos a la línea de la madera, operación de venta firmada a finales de 1988 con el Banco de Crédito Industrial.

Efectivamente, desde que se cerró la primera operación de los 32 buques a que me he referido antes, en 1987, LEXMAR Internacional ofertó recurrentemente su posición de compra de más buques. No solamente se interesó por la compra de nuevos activos marítimos, sino que, adicionalmente, tuvo negociaciones y conversaciones en España respecto al interés demostrado en la adquisición de astilleros de capacidad productiva en España, en una idea de que las necesidades de reposición de la flota mundial iban a requerir de nuevas inversiones en capacidad de construcción de flota.

El hecho cierto es que esta compañía LEXMAR toma contactos con distintos astilleros públicos y privados, y en lo que se refiere a la adquisición de buques le oferta recurrentemente al Banco de Crédito Industrial, a través de la SGB, la posibilidad de comprar otros seis buques. Los seis buques afectos a la línea de la madera deberían de permanecer con pabellón español, para que los derechos vinculados a los tráficos de conferencia del tráfico de madera de África occidental hacia la península no se vieran perjudicados por el hecho de que fuera una compañía de pabellón extranjero quien asumiera esos derechos de línea, aunque fuera por la vía de adquisición de los activos, que normalmente los manejaban.

Al mismo tiempo había un problema de tripulación española que estaba incorporada a estos seis buques, y lo que se les dijo a los señores de LEXMAR fue que estos buques, caso de venderse, deberían serlo a una compañía de pabellón español, con tripulaciones españolas, contratadas en las condiciones que la legislación española ampara para los tripulantes de marina mercante.

El 31 de enero de 1989 se firmó un preacuerdo de venta en el que se fijaba como precio de los buques el de 30 millones de dólares al contado, de los que el diez por ciento se depositaría previamente y el 90 por ciento a la transmisión de la propiedad de los buques. Estos, por supuesto, se entregarían en las condiciones físicas en las que estuvieran en tal momento, de acuerdo con las condiciones normales de venta que venía practicando SGB-BCI en sus operaciones históricas.

Los contratos se firmaron el 21 de febrero de 1989 en estas condiciones, y el 27 de febrero se constituyó la garantía bancaria de tres millones de dólares USA, correspondientes al diez por ciento del depósito mencionado. LEXMAR Corporation, para poder efectuar la adquisición definitiva de los buques constituyó el 18 de abril de 1989 una sociedad denominada LEXMAR España, con un capital de 20 millones de pesetas. Para la SGB y para el BCI

resulta absolutamente indiferente el capital con el que la sociedad se pudiera constituir, toda vez que las únicas relaciones mantenidas entre SGB-BCI con LEXMAR España, constituida en abril de 1989, eran una operación de compra-venta de buques, pactada al contado y, por consiguiente, sin financiación ninguna por parte del Banco de Crédito de la Construcción. Es decir, nos resultaba indiferente el capital social de la sociedad descrita.

En el contrato de venta suscrito con LEXMAR España se convino que los buques se entregarían libres de tripulaciones, pero que los compradores contratarían el personal que necesitaran de la bolsa de empleo procedente de la Sociedad de Gestión de Buques. El Sindicato de marina mercante UGT exigió, sin embargo, que LEXMAR contratase los 77 tripulantes fijos procedentes de las navieras cuyos barcos se les vendían, concretamente 34 procedentes de NAVICON y 43 de Naviera de Occidente, exigiendo adicionalmente que se mantuvieran los niveles salariales que tenían en NAVICON S. A. En otro caso UGT señaló que se opondría a la rescisión de los contratos laborales, lo que impediría que esa compra-venta se pudiera realizar entre la SGB y LEXMAR España. LEXMAR España se avino a efectuar las contrataciones que UGT consideraba a cambio de una compensación por el mayor coste laboral que ello entrañaba, y que se fijó en una cantidad de 91 millones de pesetas que debería pagar el Banco de Crédito Industrial como vendedor. Es decir, de los 30 millones de dólares pactados como precio de compra-venta, hubo que deducir 91 millones de pesetas en el importe definitivo como contrapartida al mantenimiento de los 77 empleos en las condiciones salariales en que estaban situados los tripulantes contratados por LEXMAR España.

En cualquier caso, la asunción por LEXMAR España de estos costes salariales que impone la legislación española, en comparación con los que rigen en el ámbito de la competencia internacional, nos hace pensar que incurrirán en un coste aproximadamente similar al que me he referido en términos de compensación, pero también en términos anuales.

Quiero señalar que la introducción de LEXMAR España en el sector marítimo de España costa Este de África, se produce después de que se hayan retirado de este tráfico compañías tan importantes como Valenciana de Navegación, Líneas Marítimas Españolas, Marítima Astur, Compañía Oceánica Brest, la propia NAVICON o Vasco-Madrileña de Navegación, es decir, ha habido una experiencia de distintas navieras aplicadas a estas líneas que en las condiciones en las que operan los armadores españoles no compensan, no aconsejan, y, de hecho, no propiciaron ofertas alternativas a la aplicada por parte de LEXMAR España en relación con los seis buques de la madera por los que me preguntaba su señoría.

Conforme a las informaciones de que disponemos respecto al trasvase de personal de la SGB a la compañía LEXMAR España, tendría que señalar, lo siguiente. Las personas empleadas en la SGB son profesionales, en unos casos, de la marina mercante y, en otros, profesionales administrativos fuera y simplemente, que a lo largo de los

dos últimos años vienen recibiendo el mensaje por parte de su accionista, por parte del Banco de Crédito Industrial, de que esa Sociedad de Gestión de Buques se va a cerrar. La Sociedad de Gestión de Buques es una compañía que tiene un tiempo acotado en su objeto social y sus empleados reciben sistemáticamente repito, el mensaje de que esta compañía se cerrará tarde o temprano. Lo cierto es que la decisión de cerrar la SGB se produce en el ámbito del Banco de Crédito Industrial y se anuncia como último plazo el de diciembre del año 1989. Cuando LEXMAR España decide constituirse como sociedad para gestionar los buques adquiridos al Banco de Crédito Industrial el 18 de abril de 1989, se dirige a la SGB para recabar la posibilidad de encontrar profesionales dispuestos a trabajar en LEXMAR España, toda vez que aprecia su capacidad profesional, habida cuenta que han tenido contactos comerciales, a lo largo de los últimos años, tanto con relación a la primera operación de treinta y dos buques, como a la operación de compra más reciente de los seis buques de la Marina.

Por consiguiente, le diría, en primer lugar, no hay un trasvase masivo de personal, y menos de directivos, de la SGB a LEXMAR España. Difícilmente puede haber un trasvase de ocho o diez directivos de SGB, como se ha leído en algún sitio, a LEXMAR España, cuando los dos únicos directivos existentes en la plantilla de la SGB eran su Presidente y un adjunto al presidente para asuntos técnicos, que comparecen en la escritura de constitución de LEXMAR España, una vez que deciden abandonar la empresa SGB.

Para que ustedes se puedan hacer una idea de la impropiedad de adjudicar el nivel de directivo al personal que se trasvasa de una empresa a otra, les diré que el resto del personal son, un jefe de sección de fletamentos, que tenía una retribución en la SGB de cinco millones de pesetas, que se incorporó en mayo de 1989; un inspector de máquinas, con una retribución de 4.800.000 pesetas; un oficial administrativo, con una retribución en la SGB de 2.200.000 pesetas; un jefe de negociado, con una retribución de 3.300.000 pesetas; dos secretarías con retribución de dos millones de pesetas; un ingeniero naval con una retribución de 5.300.000; y un jefe de sección del departamento de compras con una retribución de 5.500.000 pesetas. Difícilmente las funciones de dos secretarías, de un oficial administrativo o de un jefe de sección encargado de determinados departamentos técnicos, con niveles retributivos en la SGB como los que me he referido, se pueden catalogar como trasvase de directivos de una sociedad a otra, si no es con una intención no excesivamente rigurosa en sus conclusiones.

Por consiguiente, cabría imputar un traslado de responsabilidad en la actuación personal del adjunto al Presidente de la SGB, que decide dejarla y pasar a formar parte de la plantilla de LEXMAR España cuando ésta le hace una oferta de trabajo profesional en el seno de la nueva compañía que se constituye. Cabría imputarlo, si es que cabe imputar algún tipo de calificativo a la conducta de un profesional que se recicla en el sector privado, después de estar en el sector público, que obviamente y en térmi-

nos absolutamente objetivos no tiene establecido ningún esquema de incompatibilidad formal con la Sociedad de Gestión de Buques ni con el propio Banco de Crédito Industrial, y que, cuando por parte de los accionistas se le dice que va a perder el puesto de trabajo, se recicla y se recoloca en el sector privado en un ámbito de actividad que conoce y del que ha tenido conocimiento por su función en una empresa pública con carácter profesional. Se puede valorar como se quiera en términos de comportamiento ético que una persona que proviene del sector público mantenga una distancia de aplicación en el sector privado de sus conocimientos profesionales, pero, tengo que insistir, no hay ningún esquema de incompatibilidad previsto para este tipo de comportamientos y tan sólo cabe enjuiciarlos desde el punto de vista de la valoración ética que tenga cada uno con relación a lo que son situaciones de estas características, cuando no están tasadas en términos de imposibilidad de carácter jurídico.

Por último y para terminar esta larga exposición quisiera señalar, en relación con la información que me solicitaba S. S. de las distintas partidas de recobros de la Sociedad de Gestión de Buques, que en lo referente a los ingresos por ventas, la Sociedad de Gestión de Buques, a 31 de diciembre, habría ingresado 43.476 millones de pesetas, de los cuales 17.000 millones eran por ingresos de ventas en el mercado interior y 26.200 por el contravalor de las divisas de los buques exportados; se vendieron 192 buques; se desguazaron once, lo que hace un total de 203 buques actuados.

Con relación al departamento de explotación de relaciones laborales, quiero señalarle que, como consecuencia de las actuaciones emprendidas, el número de contratos laborales rescindidos fue de 3.409; que el total de indemnizaciones pagadas por la SGB fue de 5.049 millones de pesetas; que el total del número de contratos nuevos efectuados fue de 5.064, aunque no fueron contratos de carácter estable, como eran los contratos de origen de estos tripulantes. Por consiguiente, la media de indemnizaciones practicadas sobre los tripulantes afectados por este proceso fue de 1,5 millones de pesetas escasos; es decir, fueron unas indemnizaciones notablemente conservadoras con relación a las ventajas de orden retributivo que normalmente disfrutaban los tripulantes de la Marina Mercante Española.

Con relación a sus actuaciones en el control de préstamos (la SGB no solamente vendió, desguazó, exportó, liquidó, sino que mantuvo negociaciones directas por encargo del Banco de Crédito Industrial con relación a distintas navieras), se produjo un recobro de 6.000 millones de pesetas en el año 1985; de 3.000 millones de pesetas en el año 1986; de 1.400 millones en 1987; de 857 millones en 1989; es decir, que se produjeron recobros importantes como consecuencia de la gestión de la SGB directamente sobre préstamos no rescindidos, renegociados con distintas navieras.

Con relación a las primas de seguros satisfechas, se liquidaron primas por valor de 1.759 millones de pesetas y se gestionaron cobros por importe de 3.498 millones de pesetas. Es decir, con un saldo claramente favorable en re-

lación con los pagos y los cobros realizados como consecuencia de la gestión de la SGB.

Por mi parte creo que he dado más o menos cumplida respuesta, por lo menos así lo he intentado, a las preguntas de S. S., pero, en cualquier caso, quedo a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Como turno excepcional y piéndole la máxima brevedad tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Mi intervención va a ser lo más breve posible, pero convendría que matizáramos algunas cuestiones.

El señor Presidente del Banco de Crédito Industrial cuando se ha referido a ese montante de fallidos ha argumentado que no era exclusivamente competencia o resultado de la mala gestión de la Sociedad de Gestión de Buques, sino por otras razones. Yo quisiera añadir a lo que ha dicho el Presidente que no es que la cifra la hayamos fijado nosotros, sino que recuerdo que fue el propio Presidente del ICO quien en esta Cámara el pasado día 20 citó en 105.000 millones de pesetas el montante de esos fallidos a consecuencia de la mala gestión de la Sociedad de Gestión de Buques.

Después me ha parecido entender en la intervención del señor Presidente que intentaba buscar una justificación de todo este desaguado en el hecho de que la única garantía de que disponía la SGB era apoyarse en unos buques que ya eran antiguos, obsoletos. Creo que ese razonamiento no es enteramente convincente por lo siguiente. Ha citado algunos casos extremos de buques que incluso fueron abandonados en Extremo Oriente, pero ante eso cabe anteponer que el propio Presidente del ICO ha reconocido aquí hace muy pocos días que el lote también estaba compuesto por barcos en muy buenas condiciones. En consecuencia, puede que el defecto de la gestión de la SGB o de la banca pública esté en que el lote completo no estaba bien pensado, quizá fuera éste el motivo.

Asimismo el hecho de decir que como había la única garantía en buques obsoletos, intentamos echar un poco el balón fuera para inculpar a algunos de los armadores, creemos que tampoco es convincente, puesto que lo único que indica, si esa garantía no ha funcionado, es que no estaba bien pensada. En consecuencia, el defecto es de la SGB o de la banca pública en su gestión inadecuada a la hora de estudiar u ofrecer unas garantías, puesto que se ha demostrado que han sido incompletas o insuficientes.

Le agradezco al señor Presidente la historia y los datos exhaustivos que nos ha dado en relación con el personal de la SGB y sus movimientos en dirección a LEXMAR España, pero la madre del cordero, señor Presidente, no está en este problema de los trabajadores, que me parece muy bien que encuentren trabajo en un sector que conocen; ni siquiera está en que el traspaso de directivos fuera masivo. El problema es que se trataba de algunos directivos a nivel de adjuntos a la dirección o a nivel de vicepresidente que conocían perfectamente, todos, las interioridades del proceso de venta de esos buques a LEXMAR y, cono-

ciéndolas, han pasado a esta empresa. Esa es la verdadera madre del cordero y eso es lo que ha escandalizado un poco a la opinión pública española.

Voy a finalizar mi intervención haciendo referencia a un tema sobre el que le había pedido aclaración, si es posible —si no, nos quedamos sin saberlo—, respecto a si nos podía confirmar que justamente el buque Burgos, al que ha hecho alusión el Presidente de Trasmediterránea, fue vendido por la SGB a LEXMAR y, posteriormente, vuelto a comprar por Trasmediterránea, otra empresa pública, por un precio tres veces superior, es decir, por nueve millones de dólares. Si esto se confirmara, toda la teoría expuesta anteriormente como justificación de esta venta, de que no había otras ofertas, de que se había hecho publicidad, caería por tierra, puesto que aquí tendríamos un caso específico en el que se podía haber vendido directamente de la SGB a la Trasmediterránea a un precio tres veces superior nada menos. Por tanto, le ruego una clarificación de este asunto, porque creo que es importante.

Por otro lado, a la vista de lo que dijo aquí el señor Presidente del ICO, creo que no hubo licitación pública, con lo cual no hubo conocimiento; aunque hubiera noticia del señor Ministro a ciertos empresarios, no nos consta que fuera a todos o no nos consta que fuera en otras partes de Europa o del mundo. El hecho de que se hiciera todo esto sin una licitación pública es otra de las madres del cordero de esta cuestión que estamos analizando.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor García-Arreciado. Le ruego que sea breve.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: En relación con el motivo aparente, que es el que se cita, de la comparecencia, desde nuestro punto de vista han quedado claros algunos aspectos fundamentales en la segunda intervención que ha tenido lugar. En primer término, la responsabilidad de las pérdidas reconocidas por un valor superior a 100.000 millones no es una responsabilidad de gestión de la SGB, sino de los armadores que, instalándose en la buena fe, no pudieron hacer fente a los créditos que tenían solicitados, por no recurrir a la explicación de que cometieron un claro fraude en las condiciones de contratación de esos barcos que nunca tuvieron la intención de pagar, y, por tanto, a la SGB y al ICO no les quedaba más opción que ejecutar la única garantía existente, que era sobre los propios buques en construcción.

Consideramos que por parte del BCI no había más gestión que la realmente formulada, cual era crear un órgano específico de gestión para una actividad comercial ajena por completo a la cultura profesional de una entidad financiera como es el BCI. Creemos que la desinversión era la única opción posible junto con la ejecución de las garantías existentes. No tenemos nada más que añadir sobre la gestión de la SGB. Únicamente deseamos indicar que su actividad está auditada constantemente por entidades de prestigio internacional en este terreno.

Paso a centrarme, brevemente, en el motivo encubierto

de la comparecencia, cual es pedir explicaciones sobre LEXMAR. Hemos creído entender de la intervención del señor Escauriaza que en la venta a LEXMAR Corporation de treinta y dos buques, por valor de 70 millones de dólares (lote en el que se reconoce que había buques en buenas condiciones de uso, los había en malas condiciones, había buques que estaban en fase de construcción, los había retenidos por los trabajadores en los astilleros, los había de poco más de cien toneladas y alguno que otro de 60.000 toneladas) es para ese conjunto de los treinta y dos buques para el que se fija un precio de venta, al parecer, en unas condiciones mejores, incluso, de las existentes en los contratos internacionales al uso en este tipo de ventas.

Nos producía cierta inquietud la afirmación del señor Camisón de que había armadores españoles en condiciones de concurrir a esa venta en situación más favorable que la realmente obtenida por la SGB. Nos aclara el señor Presidente del BCI que a pesar de los requerimientos a la patronal del sector, la única oferta que se concreta es la de la naviera Artola, radicalmente diferente de la finalmente aceptada de LEXMAR, tanto por la no existencia de un aval del diez por ciento sobre el precio de la operación, como por la exigencia de revisión en dique seco de los buques, e incluso por las condiciones de financiación. Mientras LEXMAR aceptaba la operación al contado, parece ser que Artola exigía financiación del Banco de Crédito Industrial, supongo, para la realización de esta operación, y parece sensato que el Banco de Crédito Industrial rehuyese un tipo de operación cuyos resultados desfavorables para el sector público estamos considerando en esta ocasión.

Respecto a LEXMAR España, hacer la afirmación de tráfico de influencias, costumbre por lo demás reiteradamente mantenida por el señor Camisón, en el trasvase de dos secretarías, de dos jefes de sección, de un inspector de máquinas y de un auxiliar administrativo me parece que es una afirmación desmesurada, carente de fundamento, incluso en lo que se refiere al trasvase desde la SGB a LEXMAR España no del vicepresidente de la sociedad, sino del adjunto al presidente para asuntos técnicos. Porque, ¿qué otra cosa puede hacer, como ha dicho el señor Escauriaza un profesional al que se le está haciendo llegar reiteradamente el mensaje de que, dado el carácter instrumental y temporal de la sociedad en la que presta sus servicios, está próximo a finalizar la relación laboral con esa sociedad? Nos parece que la única salida en un profesional es la de buscar empleo en el sector privado en aquella actividad para la que tiene una cierta formación.

A partir de ahí, sobre todo lo referente al tráfico de influencias y a las corrupciones, señor Camisón, ocasión vamos a tener muy pronto de discutir, sin jugadas de farol de póquer encubierto y con las cartas encima de la mesa, hasta dónde estamos dispuesto a llegar cada uno de los grupos parlamentarios en nuestro común empeño —quiero creer— por disipar por completo, de cara a la opinión pública que pueda participar de esa idea, que pueda existir el tráfico de influencias como hábito generalizado en

el comportamiento político o administrativo de los españoles. (El señor Camisón Asensio pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Arreciado, estaba a punto de llamarle la atención, en el sentido de que no parecía conveniente abrir un debate, sino pedir sólo aclaraciones. Señor Camisón, le rogaría que si quiere intervenir lo haga muy brevemente.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Agradezco al señor Presidente la amabilidad de concederme la palabra y, por supuesto, voy a ser fiel a la recomendación que me hace. Pero sería totalmente injusto que quedara en esta Comisión la afirmación que ha hecho el portavoz del Grupo Socialista en el sentido de que yo he apoyado unos atisbos de tráfico de influencias en el traspaso de secretarías y demás personal, respetable por otra parte, de la SGB a LEXMAR España. Yo creo —y constará en el «Diario de Sesiones»— que toda mi referencia ha sido al vicepresidente o a directivos o adjuntos a la presidencia, que son personas que durante la gestión de la venta y perteneciendo a la plantilla más alta de la SGB conocieron a fondo las actuaciones empresariales e incluso las ventas y que en estos momentos están justamente actuando en la empresa que compró ese material. En absoluto, durante mi intervención, me he referido a los funcionarios a nivel secretaria, que parece ser que es lo que se deduce de lo que había dicho el portavoz. Por tanto, quería que quedara clara esta postura. (El señor García-Arreciado Batanero pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, le ruego que intervenga con la máxima brevedad.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señor Presidente.

Mire usted: secretaria, limpiabotas, director general, ingeniero industrial o adjunto al chófer del ayudante del presidente de una empresa pública, usted se instala en una presunción, señor Camisón, por segunda vez en esta Comisión, que este portavoz del Grupo parlamentario Socialista no está dispuesto a permitir —si tengo el amparo del señor Presidente— en ningún caso y en ningún supuesto.

El señor **PRESIDENTE**: Dando por zanjada la cuestión, le doy la palabra al señor Escauriaza para que responda a las cuestiones planteadas en este último turno.

El señor **PRESIDENTE DE BANCO DE CREDITO INDUSTRIAL** (Escauriaza Ibáñez): No voy a volver a insistir respecto al problema de las incompatibilidades, porque sólo el caso del adjunto al presidente puede calificarse como directivo, no como incompatible, puesto que, vuelvo a insistir, no hay ningún esquema de incompatibilidad en este supuesto. La única persona calificable como directivo de cuya información disponga el banco respecto a su trasvase profesional a LEXMAR España sería el ayudante, el adjunto al presidente para asuntos téc-

nicos. En ningún caso cabría, por consiguiente, pluralizar lo que es un esquema de trasvase profesional absolutamente referenciado, tal y como hemos dicho anteriormente.

Entendiendo, por consiguiente, que este tema no merece mayor comentario por su falta de contenido, quiero dar al señor Camisón una respuesta concreta a la pregunta que me hacía respecto a la venta del buque Burgos. El buque Burgos fue vendido a la SGB en 2.800.000 dólares en el año 1987, y por las noticias que tengo y por la información que les haya podido suministrar el Presidente de Trasmediterránea, parece que Trasmediterránea lo ha vuelto a recomprar por 9.000.000 de dólares en 1990. Me refiero a venta en 1987 y a compra en 1990. Ignoro si el buque se vendió en su momento con certificados de clase, así como las obras que haya podido efectuar LEXMAR Corporation en dicho buque a lo largo de ese tiempo. Pero cómo éste es sólo un punto concreto de lo que puede ser una mala información respecto a lo que ha ocurrido en el sector, le diré que la revalorización de los activos de Marina Mercante en el sector desde 1987 hasta 1989 es normal que se haya triplicado de precio. El error no estuvo tanto en vender el buque Burgos a LEXMAR en 2.800.000 dólares en 1987 como que entonces no lo comprara Trasmediterránea. La toma de riesgo empresarial que en su momento hizo LEXMAR Corporation, apostando por una revalorización de estos activos en el transcurso de un ciclo que entonces estaba en su fase más baja, posiblemente le haya reportado beneficios en relación con el buque Burgos y, posiblemente, con algunos de los otros buques que en su momento les pudiera haber vendido SGB o haber comprado en el mercado internacional, puesto que no sólo invirtieron en los buques de la Sociedad de Gestión de Buques. Es decir, ha habido un proceso de recuperación de los activos marítimos a lo largo de estos tres años, de 1987 a 1990, que ha supuesto una evolución de triplicar los precios, como carácter medio, bastante aceptada en las publicaciones internacionales del sector. Como a nosotros también nos preocupa conocer las condiciones en que se vendieron los treinta y dos buques a LEXMAR, así como los otros buques vendidos por la Sociedad de Gestión de Buques a lo largo de su historia, hemos hecho un estudio comparativo, que pongo a su absoluta disposición, que referencia el precio de mercado de cada una de las ventas de SGB con relación a cuatro indicadores de mercado. El primero de ellos se refiere a las ventas reportadas en el primer cuatrimestre de cada año, que son publicadas regularmente por la revista «Fairplay» y por el diario del «Lloyd's List», dos publicaciones consideradas internacionalmente como las más completas y fidedignas. Se han utilizado estas dos fuentes de información para conocer las ventas que en cada ejercicio de produjeron de buques similares con idéntica antigüedad, o corregidas por valores de depreciación por antigüedad y conservación, como elemento de referencia de la posición de precio de venta de los buques SGB con relación a las ventas reportadas en todo el mundo contempladas y registradas por estas dos publicaciones.

Un segundo punto de referencia para comparar los pre-

cios practicados con los precios vigentes en el mercado en cada momento es la utilización de los datos de «Anave» y de «Fearnleys». La primera incluye el estudio del mercado durante los últimos años y la segunda es una de las compañías más autorizadas de estudios de mercados marítimos que existen a nivel internacional. Se han comparado también los precios de venta de la SGB con relación a las publicaciones de «Anave» y de «Fearnleys», y luego me referiré a los resultados finales de esas comparaciones.

Como tercer punto de referencia para calibrar la bondad de los precios practicados por la SGB en cada año con relación al ciclo del mercado en cada una de las coyunturas, se han valorado también con relación a la mejor oferta recibida por parte de la SGB en cada uno de los casos de venta. Por último, se han valorado con informes de ventas individualizadas pedidos directamente a consultores especializados en temas marítimos. Es decir, tenemos cuatro puntos de comparación de los precios practicados por la SGB con relación a los precios practicados en el mercado para buques de similares características y, en concreto, refiriéndome al valor de los treinta y dos buques de LEXMAR, el valor equivalente de los precios reportados por estos buques, en aquellos buques en que había posibilidad de comparación —hay tan sólo cinco o seis casos en los que no había ventas similares registradas en el mercado —hubiera sido de 65 millones de dólares—. Recuerdo que el valor de venta fijado fue de 70 millones. El valor según las publicaciones internacionales referidas anteriormente hubiera ascendido a 67,6 millones de dólares. La mejor oferta recibida por la SGB caso por caso —y esto ya no es comparable, puesto que estamos tratando de un valor de venta en bloque— hubiera sido de 68,7 millones de dólares. Es decir, que los precios practicados por la sociedad de gestión de buques en la venta de estos 32 buques a LEXMAR fue absoluta-

mente en línea con los precios que en aquellos momentos se practicaron en el mercado, y quedaron registrados en las publicaciones internacionalmente significativas o representativas de la evolución de la coyuntura. Vuelvo a señalar la importancia de esta comparación porque, efectivamente, puede parecer chocante que, en tan sólo tres años, un buque se haya vendido por 2,8 millones y, posteriormente, una compañía española lo haya querido comprar por nueve millones. Esa compañía española lo compra por nueve porque hoy vale nueve lo que entonces valía, 2,8, de acuerdo con las comparaciones a las que me he referido.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Escarriaza, por la información suministrada.

Antes de levantar la sesión, quisiera señalar dos cosas. En primer lugar, que esta Presidencia hubiera deseado poder constituir la ponencia sobre el ferrocarril. Sin embargo, los grupos parlamentarios no han suministrado, en su mayor parte, los ponentes. Por tanto, ruego a SS. SS. que, independientemente de que se les enviará una notificación escrita, a la máxima brevedad nos remitan los ponentes.

En segundo lugar, quiero señalar que hubiera sido mi deseo que hoy hubiéramos empezado el debate de la ley de valoración del suelo, y que ha sido una propuesta de los grupos parlamentarios la que me ha decidido a tener que atrasarlo. Pero que quede constancia pública de que mi deseo hubiera sido comenzar hoy el debate de la señalada ley, para poder disponer del tiempo suficiente para poderla tramitar con la amplitud que yo creo que esa iniciativa merece.

Nada más. Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

**Eran las dos y cinco minutos de la tarde.**

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961