



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 603

PRESUPUESTOS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. NARCÍS SERRA I SERRA

Sesión núm. 29

celebrada el jueves, 17 de diciembre de 1998

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor presidente de la Compañía Trasmediterránea, S. A. (Trías de Bes i Serra), a fin de que informe sobre el contenido del proyecto de ley de concesión de un crédito extraordinario, por importe de 7.673.674.489 pesetas, para compensar el déficit de la Compañía Trasmediterránea, S. A., correspondiente al ejercicio de 1996, por la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional. (Número de expediente 212/001778.)	17568
Ratificación de la Ponencia encargada de informar el proyecto de ley de concesión de un crédito extraordinario, por importe de 7.673.674.489 pesetas, para compensar el déficit de la Compañía Trasmediterránea, S. A., correspondiente al ejercicio de 1996, por la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional. (Número de expediente 121/000121.)	17573
Dictaminar, a la vista del informe elaborado por la Ponencia, el proyecto de ley de concesión de un crédito extraordinario, por importe de 7.673.674.489 pesetas, para compensar el déficit de la Compañía Trasmediterránea, S. A., correspondiente al ejercicio de 1996, por la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional. (Número de expediente 121/000121.)	17573

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

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S. A. (TRÍAS DE BES I SERRA), A FIN DE QUE INFORME SOBRE EL CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY DE CONCESIÓN DE UN CRÉDITO EXTRAORDINARIO POR IMPORTE DE 7.673.674.489 PESETAS, PARA COMPENSAR EL DÉFICIT DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S. A., CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO DE 1996, POR LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS DE INTERÉS NACIONAL. (Número de expediente 212/001778.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Sanz Palacio): Buenas tardes, señorías. Vamos a iniciar la sesión 30 de la Comisión de Presupuestos con la comparecencia del presidente de la Compañía Trasmediterránea, don José María Trías de Bes, a quien damos la bienvenida a esta Comisión, para informar sobre el contenido del proyecto de ley de concesión de un crédito extraordinario, por importe de 7.673 millones de pesetas, para compensar el déficit de la Compañía Trasmediterránea, S. A., correspondiente al ejercicio 1996, por la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional.

De acuerdo con lo hablado con los portavoces, en primer lugar, tendrá la palabra el señor presidente de la compañía Trasmediterránea para exponer aquello que considere conveniente en relación con este crédito extraordinario. Posteriormente, abriremos un turno de unos diez minutos de duración para cada uno de los grupos y cerrará la intervención el presidente de la compañía Trasmediterránea.

Tiene la palabra don José María Trías de Bes.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S. A.** (Trías de Bes i Serra): Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señores comisionados. Con mucho gusto, voy a intentar exponer lo que significa este crédito y el porqué del mismo. Se trata de un crédito extraordinario para cubrir los déficit de explotación y de inversiones de la Compañía Trasmediterránea en el ejercicio de 1996. Les recuerdo a SS.SS. que es el penúltimo ejercicio cubierto por el contrato-programa con el Estado. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Este presidente tomó posesión de su cargo el primero de agosto de 1996, prácticamente con un presupuesto de la compañía Trasmediterránea ejecutado; poco se podía hacer ya para mejorar o empeorar el citado presupuesto puesto que en el último cuatrimestre, pasada la temporada mollar del negocio de transporte marítimo que es la estacional del verano, poco se puede hacer en un presupuesto que está prácticamente agotado. No digo esto para exculparme sino para exponer la cruda realidad. Objetivamente, era un presupuesto comprometido en el que había muy poco margen de maniobra para la nueva presidencia, que poco pudo actuar sobre él. Sí pudo actuar luego sobre el de 1997, pero estamos hablando hoy de un crédito extraordinario para 1996.

Este crédito surge como resultado de la dación de cuentas y de la realización de las operaciones correspondientes de los ingresos y pérdidas y ganancias, es decir, la cuenta de resultados de 1996 en cuanto a explotación e inversiones y del cual resulta un déficit, que no pérdidas, porque muchas veces se confunde el déficit con las pérdidas y no se atina lo suficientemente. Es muy difícil que la compañía Trasmediterránea tenga pérdidas con un contrato-programa como el que tenía. Hoy día no tiene contrato-programa y puede tenerlas, pero con el contrato-programa era imposible que las tuviera porque por eso están SS.SS. debatiendo los créditos extraordinarios previstos en el contrato regulador de los servicios que se suscribió en 1978, que tuvo una duración de veinte años y expiró el 31 de diciembre de 1997.

Repito que en el presupuesto de 1996 poca incidencia pudimos tener los nuevos gestores puesto que estaba prácticamente aplicado, y el déficit que se produjo ese año fue de 8.377 millones. Ustedes saben que una vez efectuada la operación de ajuste y de contabilidad de pérdidas y ganancias, el presupuesto pasa a la Intervención General del Estado para su análisis y aprobación, y ésta normalmente hace unos ajustes en lo que se llamaba la cuenta del Estado de la Compañía Trasmediterránea, en su propia contabilidad, ajustes que con mucho gusto yo les podría detallar, que se le notifican a la compañía que no suman sino que se restan a ese déficit de 8.377 millones y que son 556 millones que la Intervención General del Estado no admite como contables en ese ejercicio que se detraen de los 8.000 que la compañía había presentado como déficit del año. Por lo tanto, resulta un déficit global de 7.673 millones, que es el que se tramita hoy como crédito en esta Comisión.

Como saben SS.SS., el contrato-programa en su cláusula 25.^a establecía que el equilibrio financiero de los servicios objeto de este contrato se obtendría a través de aportaciones del Estado y es lo que exactamente regulan estos créditos que, año tras año, durante los veinte años de vigencia del contrato, han ido viniendo al Congreso de los Diputados después de haber pasado por la auditoría interna de la propia empresa, por la auditoría externa contratada por la empresa, por la Intervención General del Estado y después por el Congreso de los Diputados para pasar luego al Tribunal de Cuentas. Éste ha sido el *iter* habitual durante estos veinte años, no así la consignación —porque era muy difícil saberla y porque no se ha hecho la operación contable concreta— en los Presupuestos Generales del Estado puesto que no había tiempo de saber exactamente, hasta el 31 de diciembre, cuál iba a ser el resultado contable final en aplicación de la cláusula del contrato-programa.

Respecto a este crédito concreto, el 22 de diciembre de 1997, la Subdirección General de Control Financiero de las Administraciones Públicas emitió un informe de control de la cuenta del Estado de 1996 del que se desprende que la aportación de explotación correspondiente a los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional, prestados durante 1996, ascendía a 7.673 millones de pesetas, que es lo que hoy se debate en esta Comisión.

El ministro de Fomento, a requerimiento de la Dirección General de la Marina Mercante, remitió al ministro de Economía y Hacienda expediente de crédito extraordinario por dicho importe, a favor de la Compañía Trasme-

diterránea y, como he explicado antes, dado que en los Presupuestos Generales del Estado para 1996 no se recogió la consignación presupuestaria para la Compañía Trasmediterránea, la totalidad del déficit generado durante 1996 por la prestación de dichos servicios ha sido cobrado ya por la compañía, vía anticipo de Tesorería, con fecha 7 de agosto de 1998. Dicho anticipo fue aprobado previamente por el Consejo de Ministros a la vista del dictamen preceptivo del Consejo de Estado. Estamos hablando de una situación transcurrida y realizada; desde el punto de vista empresarial, absolutamente pasada pero, desde el punto de vista real, en tramitación ordinaria en esta Comisión.

Esto es cuanto les puedo informar sobre el crédito y el montante. ¿Por qué sube tanto esta cantidad? Surge por la aplicación automática y la interpretación que se ha ido dando al contrato-programa con la Compañía Trasmediterránea durante sus veinte años de vigencia. Si se analiza la cuenta de resultados de la compañía, refleja que se ha producido este déficit. Al aprobarse estos créditos en cumplimiento del contrato-programa que se tenía suscrito, e ingresando la Compañía Trasmediterránea el producto de estos créditos en su cuenta, efectivamente, la compañía nunca tenía pérdidas. Trasmediterránea no podía tener pérdidas y daba siempre beneficios en las juntas generales porque el Estado se hacía cargo de los déficit que se producían. Por eso he hecho antes, señorías la distribución entre pérdidas y déficit de explotación y de inversiones.

Tengo el desglose de la cuenta —con mucho gusto puedo facilitárselo a SS.SS.— en sus distintas partidas. Grosso modo y en sus números más llamativos, podemos destacar que los gastos de personal, los trabajos y suministros externos, es decir, todo lo que se refiere a la reparación y conservación de buques, los gastos de amortización, etcétera, producen que el déficit sea de esta envergadura. Estos gastos se deben detracer de los ingresos y resulta la cantidad que yo les he explicado antes de 8.377 millones. Después de la Intervención General del Estado, que hace unas determinadas acotaciones y ajustes a dicha cuenta de la compañía, que naturalmente la compañía acata e incluye en su contabilidad, se habilita, por efecto del propio contrato-programa hoy ya extinguido, el correspondiente crédito extraordinario.

Cualquier detalle que SS.SS. precisen para mayor información sobre la cuenta detallada de los siete mil y pico millones, la pongo a disposición de la Presidencia y de SS.SS. para no hacer más larga y soporífera la sesión. Cuenta por cuenta, puedo facilitárselos a SS.SS. habida cuenta de que han sido ya intervenidas por la Intervención General del Estado y de que la compañía ha percibido un anticipo de Tesorería aprobado en Consejo de Ministros, con el informe favorable del Consejo de Estado.

Esto es cuanto puedo manifestar sobre este crédito extraordinario que hoy culmina el proceso normal con el que se ha venido aplicando el contrato-programa, que ya afortunadamente se ha extinguido el 31 de diciembre de 1997. Todavía quedará el último para el próximo ejercicio del año que viene, que corresponderá al último ejercicio cubierto por el contrato-programa correspondiente al año 1997 en el que, efectivamente, SS.SS. podrán analizar que se incluye la liquidación definitiva de dicho contrato

para 1998, es decir, el ejercicio en el que nos hayamos que ya está compitiendo en el mercado marítimo sin ningún tipo de cobertura del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Abrimos ahora el turno de intervenciones a los grupos parlamentarios, reiterando la necesidad de que nos limitemos al tiempo máximo marcado de diez minutos. La Presidencia celebraría que en cinco minutos se hicieran los comentarios que correspondan a ese proyecto de ley de aprobación de crédito extraordinario. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don José Segura Clavell.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Para el Grupo Parlamentario Socialista, Trasmediterránea es una compañía fundamental por cuanto para las Islas Canarias, para las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla y para Baleares, el transporte mayoritario de mercancías y de pasajeros con esas zonas del Estado español desde el litoral peninsular, tiene lugar mediante los barcos de esta compañía. Insisto en que es una compañía singular que ha recorrido un determinado tramo en el disfrute del contrato-programa que el 31 de diciembre de 1997 culminó y que ahora pasa por nuevas etapas. En 1996 tuvo lugar un cambio de responsables del consejo de administración, de ejecutivos directos, y el Gobierno nos remite un proyecto de ley sobre concesión de un crédito extraordinario por importe de siete mil y pico millones de pesetas que estamos debatiendo en esta Comisión para compensar el déficit de la compañía correspondiente al ejercicio de 1996. Este proyecto de ley procede del Gobierno y el Grupo Parlamentario Socialista viene solicitando desde junio pasado que sea un miembro del Gobierno quien comparezca para responder a una serie de requerimientos, peticiones, aclaraciones y definición de política que la compañía lleva a cabo. No podemos dejar de recordar que la compañía depende de la Dirección General de Patrimonio que, a su vez, esta Dirección General, a través de la Subdirección General de Empresas, está vinculada a la Sociedad Estatal de Participaciones Patrimoniales y nosotros estimamos que el responsable de la Seppa, el señor subsecretario del Ministerio de Economía y Hacienda, era quien razonablemente, dado que ha sido quien ha remitido este proyecto de ley a las Cortes Generales, debería haber comparecido.

Este interviniente, en conversaciones privadas que naturalmente no valen en el Congreso de los Diputados, así se lo rogó. Hasta ahora eso no se ha producido y, desde el mes de junio pasado, la tramitación de este proyecto de ley ha estado detenido aunque no por voluntad nuestra, porque somos conscientes de la necesidad de normalizar económica y financieramente la compañía. Usted ha comparecido hoy porque así lo acordó la Mesa y la Junta de Portavoces de la Comisión de Presupuestos. Bienvenido sea y recibimos con interés los comentarios que usted nos ha hecho, pero no podemos dejar de manifestar que este proyecto de ley viene a la Cámara de una manera muy singular. Que yo recuerde —puedo equivocarme aunque soy un parlamentario con algunos años de experiencia—, es la primera ocasión en la que viene un proyecto de ley con una diferencia tan notable entre la propuesta de liquidación presentada por la compañía, que asciende a 8.377,4 millones de pesetas, y

la cantidad que considera afectada la Intervención General del Estado a la cuenta del Estado, que la ha cifrado en 7.673,6 millones de pesetas. Estos 703,8 millones de pesetas se refieren a diferentes partidas, entre las que nosotros destacaríamos consumo de inventarios, con una diferencia de 386,2 millones; trabajos y suministros exteriores, con una diferencia de 128,2; o ingresos atípicos, con una diferencia de 147,7 millones de pesetas. Tanto la Intervención General del Estado como los responsables de la Seppa nos debían haber explicado esta diferencia razonablemente para que diésemos nuestra aprobación, rechazo, o abstención a este proyecto de ley con solidez y seriedad.

Creemos que la compañía estaba pasando por una etapa de muy diferentes características que dada la premura del tiempo, que hoy hemos terminado un Pleno ordinario y que se están celebrando comisiones, no voy a exponer para su debate. Señorías, la realidad es que, a mediados de 1996, la compañía aprueba encargar un nuevo plan director, un plan estratégico cuya aprobación se produce meses después aquí en alguna Comisión se ha debatido sobre ello y consiguientemente pasamos la página, que trae consigo, en los meses y en los años sucesivos, la reducción de más de 300 puestos de trabajo y un plan de jubilaciones incentivadas. Según datos a los que este diputado del Grupo Parlamentario Socialista ha tenido acceso, no suficientemente riguroso, el coste de la reducción de plantillas por bajas voluntarias ha superado los 5.000 millones de pesetas y nos preocupa que se carguen en su totalidad las cuentas del Estado de los ejercicios de 1966, 1997 y 1998. A nosotros nos preocupa que el saneamiento de la compañía, que se va a privatizar, lo haga directamente el Estado como si se tratase de un proceso de reconversión, pero sin desgaste político alguno habida cuenta de que es precisamente el Estado quien aporta esas cantidades. Nosotros quisiéramos saber, si la liquidación del contrato-programa del año 1995 se aprobó en las Cortes Generales por tres mil y pico millones de pesetas, cómo es posible que se produzca de pronto un salto, en 1996, a siete mil y pico; en 1997, a 14.000 mil millones de pesetas; luego viene la liquidación del contrato-programa, es decir, es una subida extraordinaria. Si lo representamos en diagrama de barras esto no tiene precedentes.

Nosotros queremos saber cómo está repercutiendo la venta y compra de barcos y la externalización de servicios; porque, en efecto, hay servicios en los que está justificada su externalización, como los de lavandería para la lencería de los barcos; queremos saber qué incremento de costes ha significado el asesoramiento jurídico que se encarga a gabinetes privados, a aquellos que ejercían como juristas en la propia compañía; o la aportación por acontecimientos que se van produciendo a lo largo de ese año; reparaciones de buques, compra y venta de buques de otras características, etcétera. Tengo un listado extenso de preguntas que le formularía, obviamente todas relacionadas con un tema absolutamente singular al que usted ha hecho referencia de pasada y que no creemos deba ser objeto de debate. Desde luego, habría que desglosar esa diferencia de 703 millones de pesetas partida a partida. Nosotros vemos cómo en las rutas marítimas Canarias-Península no se atiende suficientemente la demanda elevada que en determinados momentos del año hay para el transporte de pasajeros, y no me refiero a mercancías. Cómo es posible que haya un solo

barco que haga Canarias-Península, con una oferta semanal de 400 plazas, cuando precisamente la liberalización del cabotaje marítimo, para lo que la compañía no se ha pertrechado lo suficientemente, entra en vigor el 1 de enero de 1999. Sabemos que con reflexiones al respecto nos derivamos de lo que debe ser el debate exclusivo sobre este proyecto de ley y —soy consciente, señor presidente, de que he consumido los diez minutos—, los 703 millones de pesetas que la Intervención General del Estado ha recortado de la resolución de la junta general de la compañía es algo que no tiene precedentes en las tramitaciones equivalentes de años pasados. Por último, debo manifestar que en 1996 se ha multiplicado por dos la correspondiente liquidación del contrato-programa con respecto a 1995, porque ha habido una salvaje actuación de liquidación de puestos de trabajo. Nosotros solicitábamos la comparecencia del señor subsecretario como responsable del Gobierno que ha remitido este proyecto de ley, usted nos ha dado algunos datos y, si así lo estima la Presidencia, procederá debatir las enmiendas a este proyecto de ley y la tramitación correspondiente para elaborar un dictamen, pero mostramos nuestra insatisfacción ante la falta de datos para emitirlo con la mayor solidez posible.

Esta es una compañía que en 1977 pasó a manos del Estado, estaba en situación descapitalizada porque prestaba un servicio público esencial. Lo ha prestado durante veinte años bajo la tutela del Estado, pero ahora, siguiendo las pautas de liberalización del tráfico marítimo, el 1 de enero se privatizará porque está en los planes del Estado. La estamos saneando escandalosamente para que probablemente, revierta a aquellas manos que la gestionaron hasta 1977. Este es el primer paso: la liquidación de este proyecto de ley. Y vendrá a continuación el proyecto de ley de 14.000 millones de pesetas —según aprobó la junta general de la compañía— de la liquidación de 1997, y luego la liquidación final del contrato-programa. En determinado momento usted llegó a hacer declaraciones públicas hablando de 40.000 millones de pesetas de deuda global que el Estado tenía con la compañía. Es muy difícil votar en contra de una deuda que el Estado tiene con la compañía, la ejecución del contrato-programa, pero creo que lo hacemos a ciegas. Es una compañía de la cual depende la supervivencia de Ciudades Autónomas como la de Ceuta y Melilla, donde hay 80.000 ciudadanos españoles dignos que requieren una atención, cuando la compañía está retirando buques. En Melilla, ciudad que ha estado torturada (lo digo conscientemente, lamentablemente el Grupo Parlamentario Socialista no tiene representación institucional por Ceuta ni Melilla y aquí hace falta que se levanten voces en favor de las reivindicaciones que la Mesa del Transporte viene haciendo en Melilla mirando a la compañía estatal) y que ha experimentado desgracias en el último año, la compañía Trasmediterránea retira un barco que tenía camarotes, lo deja exclusivamente para el transporte de la carga rodada de los buques Roll-on Roll-off en asientos incómodos, en una ruta que dura toda una noche. Contado así esto puede parecer una trivialidad, algo irrelevante, pero yo honestamente elevo la voz en esta Comisión en favor de los ciudadanos de Melilla que se ven maltratados y que han llegado a organizar manifestaciones en contra de la propia compañía.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra don Pedro Antonio Ríos.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ:** El señor Segura tiene la virtud de conocer, en mayor profundidad que yo personalmente, algunos de los entresijos de la situación de la propia compañía y algunas de las actuaciones.

A mí me produce grandes preocupaciones la concesión de este crédito y me gustaría oír su explicación o que nos los aclarara documentalmente en la información que pueda entregar al señor presidente para que nos lo haga llegar. Porque estamos ante un crédito extraordinario para un ejercicio, 1996, ya caducado hace año y medio, y parece ser que la compañía ha tenido un anticipo de compensación por parte del Consejo de Ministros antes de ver la tramitación definitiva de este proyecto de ley de crédito extraordinario. En la memoria que se nos ha aportado como documentación que acompaña al crédito, se hace una liquidación de la compañía con la verificación que ha hecho la Intervención General de la Administración del Estado, pero no nos viene, en una paralela, lo que pudiéramos llamar el presupuesto de la compañía inicialmente aprobado, para saber qué es lo que la compañía está liquidando, tanto en el presupuesto de la cuenta de explotación como en el de la cuenta de inversión: qué diferencia hay entre lo que inicialmente tuvo para gastar, cómo lo ha gastado, para saber si obedece a una gestión determinada o a una gestión más o menos ajustada a lo que pudiéramos llamar un funcionamiento normal.

Otra reflexión sería que el crédito extraordinario tiene como título la subvención de la explotación correspondiente a 1996 sobre servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional, pero lo que aquí viene es la cuenta de explotación general de la compañía. Me imagino que la compañía no solamente hará un trabajo, y si lo hace ya se me dirá, pero me gustaría que se pudiese precisar, en la distribución de los gastos, por ejemplo, qué gastos obedecen, en la previsión inicial de lo que es la liquidación de explotación, a actuaciones de venta o enajenación que la compañía haya podido tener en el tiempo, a lo que hayan podido ser planes de ajuste o de regulación del propio volumen de personal, que significa una previsión inicial de capítulo 1 y una liquidación definitiva de capítulo 1, o lo que puede haber sido inversión por adquisición de material de renovación de la propia flota, con lo cual estamos invirtiendo en mejorar la compañía, en dotarla mejor de los equipamientos para prestar el servicio de una manera determinada, y, de estos recursos, cuáles se destinan a esas tareas de interés nacional o cuáles pueden ser para otros servicios que puede prestar la compañía. No sé si los presta, pero sería bueno conocer este punto.

La verdad es que cuando se habla de la justificación del crédito, del derecho de la compensación financiera y de la normativa aplicable, a mí me choca que una compañía que hace una demanda para cubrir déficit en una cifra determinada, cuando lo dice, que son 700 ó 800 millones menos, diga: lo pactamos, lo transformamos y se aplica. ¿Qué se hace para cubrir ese déficit distinto? ¿Era verdad ese déficit o había solvencia en la compañía para acometerlo? ¿Ha tenido que hacer una actuación de provisión de fondos, de ingresos, vías crédito o vías otra actuación, que supla esos

ingresos? Porque, si no, está dando la sensación de que estamos buscando la capitalización de la empresa, cuando insisto, en 1996 la situación era una y ahora, en 1998, la situación es otra. Y es que se está anunciando la posible privatización de este servicio, que fue asumido por el Estado por ese interés general que tenía y que ha seguido un proceso de saneamiento permanente por parte del propio Estado, en la renovación de la flota, en la calidad y en la cantidad de servicio que se presta, en las condiciones en que se presta el servicio o en la atención a los clientes que reciben ese servicio.

No le voy a descubrir nada si le digo que nuestra opinión no es favorable a que ningún interés nacional dependa de una privatización, cuando esto era privado y la gestión manirrota llevó a esa gestión que el Estado tuvo que asumir. No es el primer crédito de la Trasmediterránea que viene a esta Cámara, a lo mejor, ni es el último, pero sería bueno que se pudiera precisar. En todo caso, la justificación del crédito también es un poco escueta; a mí me gustaría que pudiera precisar algo más.

En cuanto a lo que son las dotaciones y los gastos que tiene la cuenta de explotación y la cuenta de inversiones, yo querría más precisión. Si los gastos financieros obedecen a una inversión anterior acumulada, que en parte obedece a las últimas inversiones; sobre la amortización de flota ¿qué volumen de pagos —me imagino que arriba serán lo que pudiéramos llamar intereses y, abajo, el gasto total— quedan para 1997? ¿Era el volumen que ustedes tenían previsto inicialmente o no, o es que hemos ido a una liquidación más o menos definitiva?

En suma, desde luego, a nosotros nos gustaría que a la hora de decidir sobre este crédito extraordinario en concreto fuese de verdad porque hemos visto una ejecución de la empresa en la previsión presupuestaria inicial, en todas y cada una de sus partidas, con una liquidación definitiva y la compensación que el Estado da para ese servicio de interés nacional, y no que sea una forma de dotar de recursos a una empresa que después vamos a poner en manos privadas para que siga gestionando un determinado servicio, con independencia de que sea más o menos afortunado. Creo que es bueno que dé la información, si la puede dar usted ahora, mejor. Si no, nos la facilita por escrito, yo así se lo solicito. Y espero que las preguntas o sugerencias que ha hecho de forma tan documentada y brillante el señor Segura sean atendidas también por usted; nuestro grupo se adhiere a esas solicitudes.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Pons.

El señor **PONS FRANCO:** En aras de la brevedad y después de todo lo que ha dicho ya el compareciente, únicamente quiero añadir que este crédito extraordinario para la Compañía Trasmediterránea, en el ejercicio de 1996, con el objeto de conseguir el equilibrio económico-financiero de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional prestados por la compañía, en virtud de lo establecido en su contrato regulador de los citados servicios de septiembre del año 1978, creo que se tramita con todos los beneplácitos administrativos que se pueden exigir, puesto que, además de la cuenta del estado correspondiente al ejer-

cicio de 1996, está el informe preceptivo de la Intervención General del Estado sobre el control financiero de dicha cuenta, el informe de la Dirección General de la Marina Mercante, la nota propuesta de solicitud de concesión del crédito extraordinario formulada por la Dirección General de Programación Económica y Presupuestaria y, por supuesto, el informe favorable de la Oficina Presupuestaria del Ministerio de Fomento.

Respecto a todas las cuestiones planteadas, estoy absolutamente convencido de que el compareciente, el presidente de la Compañía Trasmediterránea, dará cumplida y debida cuenta, por supuesto, con la absoluta transparencia que caracteriza su gestión.

El señor **Presidente**: Para responder, tiene la palabra el señor Trías de Bes.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRAS-MEDITERRÁNEA, S. A.** (Trías de Bes i Serra): Voy a intentar ser lo más breve posible. Empezaré agradeciendo a sus señorías sus intervenciones y paso a responder a las preguntas que se me han hecho.

Al señor Segura, que quizás ha desbordado los límites del propio crédito que se está tramitando, quisiera tranquilizarle en algunas de las cuestiones, por lo menos en lo que a mí se refiere.

En primer lugar, el crédito que sus señorías están analizando no contempla ningún ajuste de plantillas. Como usted comprenderá, señor Segura, cuando yo me hice cargo de la empresa en agosto de 1996, el presupuesto de la empresa estaba prácticamente comprometido —creo que lo he dicho en mi anterior intervención— y no me dio tiempo de hacer prácticamente nada. Lo que hice es, en efecto, lo que usted ha mencionado muy acertadamente. Elaboré un plan estratégico de actuación para los años 1997, 1998 y 1999, plan que usted conoce perfectamente. Es el plan que hemos ido siguiendo y que naturalmente tendrá su repercusión cuando sus señorías debatan el crédito extraordinario correspondiente al contrato-programa relativo a 1997. Pero, en éste, le aseguro que no hay ningún tipo de maquillaje para preparar la compañía para nada; es el resultante de una gestión a la que accedí prácticamente el 1 de septiembre de 1996. Yo me encontré con estos resultados y a partir de ahí intervengo para trabajar y cambiar la tendencia.

Los ajustes que la Intervención General de la Administración del Estado detecta en la cuenta del Estado vienen detallados y no hay ninguno que se refiera a personal; todos ellos son pequeñas partidas que al final suman 703 millones de pesetas y que naturalmente luego se tienen que provisionar en el ejercicio siguiente. Tenga usted en cuenta, señor Segura que, además, muchos de estos ajustes que la IGAE propone considera que no son imputables al ejercicio en curso, sino que lo son al ejercicio siguiente y, por lo tanto, lo que tiene que hacer la compañía es detraerlos de su propio presupuesto y provisionarlos para el año siguiente.

Es decir, en este ejercicio de 1996 que están contemplando sus señorías, no hay ninguna reestructuración de plantilla que se haya podido contemplar, ni se refleja ninguna en las cuentas, las que la compañía presentó a la Inter-

vención General del Estado, que yo voy a dejar a la Presidencia, para que estén a disposición de sus señorías. Verán que, en los gastos de personal o en las amortizaciones, no hay ninguno referido a amortizaciones por reestructuración de plantillas ni por ajustes laborales; absolutamente ninguno. No será así en el ejercicio de 1997, en el que, efectivamente, hemos tenido que hacer una serie de reestructuraciones que imputamos en el ejercicio de 1997, pero no estamos hablando del crédito de 1997, derivado del contrato-programa, sino del crédito de 1996.

Lo demás son ajustes, todos ellos. El más elevado es el de la regularización de existencias, de 386 millones de pesetas, que se refiere a la efectiva realización de consumo. Es muy posible que la Intervención General del Estado haya detraído esta cantidad porque deba imputarse al año siguiente. De todos modos, analizado las cuentas que dejo, verán que cuadran perfectamente y que no puede haber sospecha alguna de que se haya hecho ninguna reestructuración.

Las preguntas que me ha hecho el diputado de Izquierda Unida son todas muy sensatas; sólo con un simple vistazo a las dotaciones de las cuentas que la propia compañía presentó a la Intervención General del Estado verá cómo se despejan múltiples dudas. Si usted, en el apartado 9 de las partidas de dotaciones, analiza las amortizaciones en flota, verá que la mayoría corresponden a amortizaciones de créditos de buques adquiridos con anterioridad; son buques adquiridos en los años 1990, 1991, 1992, y cuya amortización anual supone el volumen que aquí se refleja. No se adquirió en 1996 buque alguno y, por lo tanto, son todo reflejos de amortizaciones de ejercicios anteriores que se han venido repitiendo en el curso de los años, a medida que se tramitaban los créditos extraordinarios fruto del contrato-programa del Estado con la Compañía Trasmediterránea.

Yo diría que es una cuenta muy normal. Es verdad que el salto de 3.000 millones de déficit de 1995 a 7.000 en 1996 es chocante, pero es así. Yo siempre explico que la Compañía Trasmediterránea, que es la que conozco, era una bola de nieve que iba haciéndose grande, no se tomaba medida alguna y, a medida que rodaba, todo se iba incrementando. Había que parar esta bola de nieve. En el momento en que yo accedí a la Presidencia, en agosto de 1996, y del crédito de este año estamos hablando, no me dio tiempo de parar la bola, porque había un presupuesto prácticamente realizado, pero, a partir de esa fecha, con la aplicación del plan estratégico, hemos parado la bola del todo e incluso se ha invertido la tendencia, hoy, en 1998, ya sin contrato-programa. Se lo explicaría en otra comparecencia, porque no viene al caso en este momento, pero lo ha aludido su señoría y quería contestarle.

En cuanto al buque de Melilla, señor Segura, conozco muy bien el problema. El buque de Melilla lo adquirió la compañía, ya con mi Presidencia, en el año 1997. Ha sido un buque nuevo, que lo pusimos en la línea de Melilla porque se nos entregó en el mes de julio y era necesario en la avalancha del mes de julio, del paso del Estrecho, que usted conoce muy bien, incorporar ese buque, al que faltaba una dotación importante como eran los camarotes. Pero se puso en línea porque había tal cantidad de pasaje para acceder al embarque que no tuvimos más remedio. En cuanto ha pasado la temporada alta, el buque está en astilleros otra vez para dotarle de los camarotes correspondientes. Este famo-

so buque —y ciertamente provocó inquietud en Melilla— estaba inconcluso y le hemos sustituido por otros con camarotes, hasta que nos lo vuelvan a entregar ya con camarotes nuevos para volverlo a poner en línea. Por lo tanto, no hay ninguna actuación de desprecio a la Ciudad de Melilla, ni mucho menos, porque, entre otras cosas, somos la única compañía que está cubriendo este servicio y nos interesa seguirlo cubriendo en el futuro por muchos años; hay un interés muy egoísta de la compañía en mantener ese servicio con una calidad y unas frecuencias que sean del agrado de los ciudadanos de Melilla.

Nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Como ha dicho el presidente de la Compañía Trasmediterránea, entrega la cuenta del ejercicio de 1996 detallada, y estará en la Secretaría de la Comisión de Presupuestos a su disposición, para que puedan hacer los análisis o los estudios que crean pertinentes.

— **RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA ENCARGADA DE INFORMAR EL PROYECTO DE LEY DE CONCESIÓN DE UN CRÉDITO EXTRAORDINARIO, POR IMPORTE DE 7.673.674.489 PESETAS, PARA COMPENSAR EL DÉFICIT DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S. A., CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO DE 1996, POR LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS DE INTERÉS NACIONAL. (Número de expediente 121/000121.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al segundo punto del orden del día: Ratificación de la Ponencia.

¿Están de acuerdo sus señorías? (**Asentimiento**.)
Queda aprobado por asentimiento.

— **DICTAMINAR, A LA VISTA DEL INFORME EMITIDO POR LA PONENCIA, EL PROYECTO DE LEY DE CONCESIÓN DE UN CRÉDITO EXTRAORDINARIO, POR IMPORTE DE 7.673.674.489 PESETAS, PARA COMPENSAR EL DÉFICIT DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S. A., CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO DE 1996, POR LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS DE INTERÉS NACIONAL. (Número de expediente 121/000121.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto tercero: Dictaminar, a la vista del informe emitido, el proyecto de ley.

Hay dos enmiendas del Grupo Socialista, para cuya defensa tiene la palabra el señor Segura, a quien ruego que intente hacerlo en tres minutos.

El señor **SEGURA CLAVELL**: El Grupo Socialista ha presentado dos enmiendas. La primera de ellas, la enmienda número 1, pretende añadir al artículo primero la siguiente frase: «Correspondiendo la cantidad de 411,8 millones

de pesetas al déficit de explotación y el de 7.673,6 millones al déficit de inversiones, que lleva incluido las aportaciones a la reducción de plantilla habida en el ejercicio». Porque, señor presidente, señorías, nosotros estamos convencidos de que en el ejercicio 1996 se inició un proceso de reducción de plantilla de 300 trabajadores, se inició un proceso de liquidación y pediremos al presidente de la compañía detalladamente las cuantías aportadas en la liquidación de esos 300 puestos de trabajo, muchos de ellos cargos directivos relevantes, servicios de informática, servicios de gestión jurídica de la propia compañía que se externalizaron y están trayendo consigo costes superiores; se les adjudicó a antiguos empleados de la compañía que crearon sociedades para ser beneficiarios de ese proceso de externalización. Hemos querido diferenciar con esta enmienda el déficit pertinente y, además, dar origen a un debate en la defensa de las enmiendas, pero la premura de tiempo tampoco lo posibilita.

La segunda enmienda, la número 2, quiere añadir al artículo segundo: «y que servirá para compensar la misma cuantía aportada por el Ministerio de Fomento como anticipo de Tesorería.» Porque, señorías, obra en nuestro poder la referencia del orden del día del Consejo de Ministros del 12 de junio de 1998 y por un lado, se aprobó el anteproyecto de ley sobre concesión del crédito extraordinario que estamos debatiendo y, por otro lado, en el punto número 29, de una manera singular y excepcional, un acuerdo por el que se autorizaba un anticipo de Tesorería al Ministerio de Fomento por la misma cantidad, 7.673 millones de pesetas, para compensar el déficit de la compañía. (**Rumores**.)

¿Qué quiere que le diga, señor presidente? Así no se puede, desde luego, defender unas enmiendas. Procuraremos hacerlo en el Pleno.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pons tiene la palabra.

El señor **PONS FRANCO**: Muy brevemente, sólo quiero decir que entendemos que las enmiendas del Grupo Socialista son absolutamente superfluas. Y más que nada tengo que decirle que hay un error en la primera enmienda, puesto que distingue usted entre déficit de explotación, 411 millones, y en el déficit de inversiones pone la cantidad total, que es la suma del déficit de explotación más el déficit de inversiones. Esto, además, está claramente explicitado en la memoria del proyecto de ley, que distingue claramente los 411 millones de déficit de exportación y los 7.261 de déficit de inversiones. Por lo tanto, existe un error material en el planteamiento de la enmienda.

Se trata de dos componentes, que no procede separar en el proyecto de ley, puesto que la finalidad es financiar el déficit total de la compañía de acuerdo con la cuenta del Estado. Insisto en que creemos que son dos enmiendas absolutamente superfluas. La segunda también, por evidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a votar.

En primer lugar, las enmiendas del Grupo Socialista.

¿Pueden votarse conjunta o separadamente, señor Segura?

El señor **SEGURA CLAVELL**: Conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos entonces las dos enmiendas del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 16, abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas. Ahora votamos el dictamen.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 30.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad.

Se levanta la sesión.

Eran las cinco y diez minutos de la tarde.

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Presupuestos, del jueves, 17 de diciembre de 1998, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

Edita: **Congreso de los Diputados**. C/. Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional**. B.O.E.
Avda. Manoteras, 54. 28050 Madrid. Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: M. 12.580 - 1961