



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2000

VII Legislatura

Núm. 119

PRESUPUESTOS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOAQUÍN ALMUNIA AMANN

Sesión núm. 7

celebrada el martes, 12 de diciembre de 2000

Página

ORDEN DEL DÍA:

- Comparecencia del señor presidente de la Compañía Trasmediterránea, S.A. (Fernández Villamandos) a efectos de la aclaración de contenidos que integran el proyecto de ley de concesión de 15.560.625.000 pesetas para compensar el déficit de la Compañía Trasmediterránea, S.A., correspondiente al ejercicio de 1997, por la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional y los ajustes por la finalización del contrato regulador de los referidos servicios. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000106) 3458

Ratificación de la ponencia designada para informar las siguientes iniciativas legislativas:

- Proyecto de ley sobre concesión de un crédito extraordinario, por importe de 15.560.625.000 pesetas, para compensar el déficit de la Compañía Trasmediterránea, S.A., correspondiente

al ejercicio de 1997, por la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional y los ajustes por la finalización del contrato regulador de los referidos servicios. (Número de expediente 121/000015)	3466
— Proyecto de ley sobre concesión de un suplemento de crédito, por importe de 4.866.309.925 pesetas, para el pago de retribuciones establecidas en diversas sentencias firmes, falladas a favor de las personas encargadas de la enseñanza de la religión católica en los colegios públicos. (Número de expediente 121/000020)	3466
Emitir dictamen, a la vista del informe elaborado por la ponencia, sobre:	
— Proyecto de ley sobre concesión de un crédito extraordinario, por importe de 15.560.625.000 pesetas, para compensar el déficit de la Compañía Trasmediterránea, S. A., correspondiente al ejercicio de 1997, por la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional y los ajustes por la finalización del contrato regulador de los referidos servicios. (Número de expediente 121/000015)	3466
— Proyecto de ley sobre concesión de un suplemento de crédito, por importe de 4.866.309.925 pesetas, para el pago de retribuciones establecidas en diversas sentencias firmes, falladas a favor de las personas encargadas de la enseñanza de la religión católica en los colegios públicos. (Número de expediente 121/000020)	3467

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

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A. (FERNÁNDEZ VILLAMANDOS), A EFECTOS DE LA ACLARACIÓN DE CONTENIDOS QUE INTEGRAN EL PROYECTO DE LEY DE CONCESIÓN DE 15.560.625.000 DE PESETAS PARA COMPENSAR EL DÉFICIT DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A. CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO DE 1997, POR LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS DE INTERÉS NACIONAL Y LOS AJUSTES POR LA FINALIZACIÓN DEL CONTRATO REGULADOR DE LOS REFERIDOS SERVICIOS, A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/000106)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, damos comienzo a la reunión de la Comisión de Presupuestos con la celebración, en primer lugar, de la comparecencia del presidente de la compañía Trasmediterránea, solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista. Daré la palabra al grupo solicitante de la comparecencia y a continuación al resto de los grupos que quieran formular preguntas o expresar comentarios que puedan ser respon-

didados por el señor Fernández, presidente de la compañía.

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, sirva esta intervención en representación del Grupo Parlamentario Socialista, en primer lugar, para dar la bienvenida al presidente de la compañía, señor Fernández, en esta su primera intervención ante el Congreso de los Diputados tras haberle sido encomendada esa función hace algo más de un año.

La tramitación del proyecto de ley de concesión de un crédito extraordinario de quince mil y pico millones de pesetas, para compensar el déficit de la compañía Trasmediterránea correspondiente al ejercicio de 1997 por la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional y los ajustes por finalización del contrato regulador de los referidos servicios, fue objeto por parte del Grupo Parlamentario Socialista en la tramitación parlamentaria en el Congreso de los Diputados de una enmienda de devolución por no encontrar justificados los contenidos reflejados en el acuerdo al que llegaron la compañía Trasmediterránea y el Gobierno para lo que de forma eufemística se ha denominado liquidación del contrato-programa con la compañía. Como consecuencia de ello, hemos solicitado la comparecencia de dos cargos de la Administración, del ministro de Fomento, que compareció ante la Comisión de Infraestructuras no sólo para explicar la

posición del Ministerio de Fomento, y ahora la del presidente de la compañía, a fin de que nos aclare determinados datos.

Quiero dejar claro lo siguiente. La comparecencia del ministro de Fomento ante la Comisión de Infraestructuras esencialmente era para explicar la posición del Gobierno ante la situación derivada de la posición que la Comisión Europea ha mantenido en las rutas de interés público. Recordarán SS.SS. que a finales de 1997 el Gobierno español abrió un concurso, a través del Ministerio de Fomento, del que se ha hablado en reiteradas ocasiones y no vamos a entrar en ninguno de sus aspectos; la compañía Trasmediterránea resultó beneficiaria de ese concurso y a raíz del mismo la Comisión Europea, con escritos del comisario Kinnock en su momento y con resoluciones de muy diferente índole, ha llevado a la resolución, que tendrá que adoptar el Gobierno español, de abrir a mediados del año próximo un nuevo concurso. En ese sentido, deseáramos conocer la posición del Gobierno español en esa primera fase; en segundo lugar, cuales debían ser los contenidos que deberían integrar el nuevo pliego de condiciones cuando el concurso se abra, y en tercer lugar, la posición del Ministerio de Fomento ante esta ley de crédito extraordinario.

En esta comparecencia del presidente de la compañía quisiéramos poner de manifiesto nuestra preocupación en los términos siguientes para los que demandamos información. En primer lugar, respecto de la extinción del contrato-programa con el Estado, si leemos con detenimiento y meticulosidad cada una de las cláusulas que integran el documento que el Estado suscribió en el año 1978 con la compañía Trasmediterránea, y que tenía un periodo de vigencia de 20 años, vemos que no existe ninguna cláusula que ponga de manifiesto la justificación última de ese componente de liquidación del contrato-programa. Es más, el propio Tribunal de Cuentas, en su informe de objetivo y alcance de la fiscalización, dice textualmente: La fiscalización ha tenido por objeto el análisis de los efectos económicos más relevantes que para la compañía ha comportado el contrato regulador de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional, suscrito el 4 de septiembre de 1978 con el Estado, una vez que se ha producido el 1 de enero de 1998 su extinción —y es aquí donde figura la frase del Tribunal de Cuentas que nos ha sorprendido— y las partes han establecido las bases para la liquidación del mismo. Nuestra pregunta es dónde se encuentra en el contrato regulador la cláusula que de forma clara y rotunda establezca la obligatoriedad por parte del Estado para la extinción del contrato-programa, que tuvo lugar el 1 de enero de 1998; cuál es la cláusula que justifica esta liquidación complementaria del contrato-programa que, afirma el Tribunal de Cuentas, surge de un acuerdo entre partes, es decir, entre la compañía Trasmediterránea e —intui-

mos— la Dirección General de Patrimonio del Ministerio de Hacienda, en este caso.

En segundo lugar, quisiéramos plantear al presidente de la compañía aspectos concretos. El déficit de explotación desde 1994 a 1997 —por referirnos a los tres últimos años— fue: 2.295 millones de pesetas positivas en 1994 y 2.028 en 1995; en 1996, aproximadamente de menos 412 millones y de menos 138 en 1997. Nos parece significativo que, como he leído, de un resultado positivo de dos mil y pico millones de pesetas en el año 1994 se haya pasado en los dos últimos ejercicios de disfrute del contrato-programa a situaciones de déficit, motivo por el que pedimos explicaciones, porque estos déficit se produjeron en años en los que la empresa recibía subvenciones para aliviar la plantilla de personal precisamente prejubilando a los empleados que por tener mayor antigüedad resultaban aparentemente más onerosos. En ese sentido, le solicitamos explicaciones sobre esa evolución del déficit de explotación.

En tercer lugar, deseamos información sobre la compensación por inversiones, que en los últimos años de disfrute del contrato-programa se mantuvo en cifras ascendentes sin que aparentemente exista ninguna justificación para que pase de 6.890,2 millones de pesetas, en 1994, a 7.018 millones en 1995, 7.261 millones en 1996 y 9.482 en 1997. Creemos que con estas decisiones la compañía se está posicionando en una situación de privilegio para quienes «se queden con ella», dicho así, coloquialmente, cuando se produzca la privatización que, como usted mismo ha anunciado en la prensa, se producirá en el primer semestre del 2001.

En cuarto lugar, en cuanto a la compensación por terminación del contrato, hay una serie de partidas que el propio Tribunal de Cuentas reconoce que no ha tenido la posibilidad de analizar adecuadamente. Por ejemplo, el Tribunal de Cuentas, en su informe del 22 de diciembre de 1999 —informe que soporta este proyecto de ley—, al final del primer párrafo del punto segundo, titulado objetivo y alcance de la fiscalización, dice textualmente que, en relación con la indemnización por extinción del contrato, su fundamento no deriva del mismo sino del acuerdo por el que las partes han establecido, las bases para la liquidación del mismo, como le acabo de decir. En consecuencia, se trata de un acuerdo entre dos partes, que no constan en norma legal o reglamentaria que haya sido publicada en el Boletín Oficial del Estado, luego tiene una cierta componente aleatoria que no puede servir de fundamento para el pago de importantes indemnizaciones como las que se propugnan en este proyecto de ley.

En quinto lugar, reproduciendo, por un lado, valoraciones que hizo el Tribunal de Cuentas y, por otro, las de la Intervención General de la Administración del Estado, a efectos de dejar constancia y pedirle la pertinente explicación, de forma muy breve paso a referir las manifestaciones del interventor general de la Admi-

nistración del Estado al examinar la contabilidad de la compañía Trasmediterránea en el ejercicio de 1994, recogidas en la página dos: El hecho de que estas imputaciones y distribuciones no tengan como base una contabilidad de costes plantea grandes dificultades en cuanto a su formulación, así como en su posterior análisis y verificación. En la página tercera dice: En la comprobación de la cuenta-Estado, existen las siguientes dificultades: La imposibilidad de poder comprobar la codificación y grabación de los datos económicos asignados a cada buque y línea, que determinará los ingresos o gastos que están vinculados a actividades no contractuales, y la imposibilidad de llevar a cabo adecuadamente los cálculos del programa Interface que administra dichos datos.

En consecuencia —dice la Intervención General de Estado—, debido a la desmesurada carga de trabajo que implicaría efectuar estas comprobaciones y teniendo en cuenta que es imposible extrapolar cualquier posible ajuste, el trabajo ha consistido en comprobar los datos de las cuentas de inversiones y en analizar y muestrear las deducciones reflejadas en la cuenta de explotación, con las limitaciones anteriormente comentadas. Esto para el ejercicio de 1995, porque se ha liquidado en acción del Gobierno del Partido Popular de la pasada legislatura y ha sido objeto de tramitación parlamentaria, pero ahora se engloba en lo que reitero que eufemísticamente se denomina liquidación del contrato-programa. Debe quedar muy claro que el Grupo Parlamentario Socialista no quiere objetar la componente de este proyecto de ley de liquidación de cuentas y resultados e inversiones de la prestación de unos servicios del año 1997. Si ahí quedase, daríamos nuestro voto a favor, pero la liquidación del contrato-programa, con la información que nos remite el Gobierno —hemos estudiado con todo rigor, por un lado, la memoria distribuida por el Ministerio y, por otro, los comentarios del Tribunal de Cuentas, algunos de ellos muy interesantes y a los que me referiré muy brevemente—, nos lleva a manifestar nuestra preocupación en el sentido político siguiente: esta llamada liquidación del contrato-programa enmascara una muy mala gestión de los anteriores gestores de la compañía Trasmediterránea. No tenemos datos, porque no es de nuestra competencia, del año 1999, pero de 1996 a 1999 —y estuvo en todos los medios de comunicación— la compañía Trasmediterránea vivió una situación muy convulsiva. Se vendieron barcos en situaciones discutibles —alguna tuvo notoriedad política en esta Cámara—, se liquidó patrimonio, se encargaron barcos para la mejora de la flota que luego fueron objeto de reconsideración por parte de los nuevos gestores y se externalizaron servicios. Nosotros hemos hecho un estudio sobre la situación de la compañía Trasmediterránea, que no es objeto de esta comparecencia, para definir nuestra posición en la petición de crédito extraordina-

rio de 15.000 millones de pesetas. Nosotros creemos que hay una evidente negligencia que ahora se enmascara con dinero del Estado. Queremos seguir profundizando en el conocimiento del desenvolvimiento de una importantísima compañía para el transporte marítimo español, la única que queda de titularidad del Estado, puesto que ya fue privatizada la compañía Trasatlántica y la Empresa Nacional Elcano de la marina mercante. La compañía Trasmediterránea juega y tendrá que jugar un importante papel, no sólo en los tráficos de cabotaje interior en el Estado español, sino también con otros puntos comunitarios. El tráfico del Estrecho resulta absolutamente esencial en una política comunitaria de puente hacia el Magreb. Los tráficos desde los puntos del litoral del sur peninsular con los puertos más próximos de los distintos países africanos, como Marruecos o Argelia, resultan fundamentales. De ahí que queramos una potenciación de la compañía.

Por eso, señor presidente de la compañía, le pedimos —sería la séptima pregunta en esta secuencia que le formulo— su posición ante lo que el interventor general de la Administración del Estado recoge en la liquidación de 1995. En la página segunda, la Intervención General del Estado entiende que se corrigió el defecto mencionado en el informe de 1994, y añade: A cada cuenta de pérdidas y de ganancias se le asigna un código alfanumérico de organización en función de su origen, lo que posibilita que puedan estar identificados con el centro donde se han generado y, por consiguiente, permite determinar aquellos que están vinculados a actividades no contractuales. En la página tercera añade: En la comprobación de la cuenta-Estado existen las siguientes dificultades; es decir, la IGAE vuelve a poner de manifiesto que hay dificultades y, consiguientemente, la valoración la hace con estos apercebimientos previos: la imposibilidad de poder comprobar la codificación y grabación de los datos económicos asignados a cada buque y línea que determinará los ingresos o gastos que están vinculados a actividades no contractuales y la imposibilidad de llevar a cabo adecuadamente los cálculos del programa Interface que administra estos datos. En consecuencia, debido a la desmesurada carga de trabajo que implicaría efectuar estas comprobaciones, y teniendo en cuenta que es imposible extrapolar cualquier posible ajuste, el trabajo ha consistido en comprobar los datos de las cuentas de inversiones y en analizar y en muestrear las deducciones reflejadas en la cuenta de explotación. Así sucede en el ejercicio de 1996 y de 1997.

A estas situaciones, que, insisto, pone de manifiesto la Intervención General del Estado, nosotros añadiríamos las valoraciones políticas derivadas de nuestra percepción de la pérdida de mercado de la compañía Trasmediterránea, del debilitamiento del servicio que

viene prestando. Por ello le preguntamos las razones por las cuales han disminuido las frecuencias diarias en la prestación de los servicios de los *jet-foils* que comunican Santa Cruz de Tenerife con Las Palmas de Gran Canaria y la disminución de las frecuencias de buques, como por ejemplo el Isla Colombina o el Superfast de Canarias o Andalucía, que han eliminado rutas con distintos puntos de la comunidad canaria, por ejemplo, con la isla de El Hierro o de La Palma, afectando de manera grave al tráfico de mercancías y no jugando el papel importante de ruta que presta servicios públicos en el Estado español. Ciertamente es que, transferidas a la comunidad canaria esas competencias, hay una situación de litigio entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias, en la que en medio se encuentra la compañía Trasmediterránea, que no percibe las subvenciones que se le transfieren a la propia comunidad.

Por último, hay dos peticiones más de información que añadimos a las que acabo de hacerle. En cuanto a las rutas Barcelona-Valencia-Baleares, Almería-Málaga-Melilla, Cádiz-Tenerife-Las Palmas, las del Estrecho Ceuta-Algeciras, Almería-Nador, rutas de interés público en el Estado español, la Comisión Europea, como consecuencia de una muy mala tramitación, que fue objeto de debate con el ministro de Fomento, exigió al Gobierno español que no materializase las subvenciones recogidas en el contrato derivado del concurso público, cuya resolución tuvo lugar en el mes de enero de 1998, que iba a durar seis años en principio, con dos de prórroga más otros dos, luego previsiblemente iba a durar 10 años, por lo que la compañía ha tenido que tener un quebranto, cuya valoración le pedimos, así como la importancia que ha tenido en la repercusión de la cuenta de resultados de la misma. La Comisión Europea ha recomendado al Gobierno de España que no materialice esas subvenciones de 900 millones de pesetas anuales, que fue el resultado de aquel concurso.

En segundo lugar, querríamos saber el papel que la compañía quiere desempeñar en el tráfico de embarcaciones rápidas, llámense *jet-foil* o estas nuevas embarcaciones que hacen la línea Barcelona-Palma de Mallorca o que comunican distintos puntos de la comunidad canaria, buques tipo catamarán. Según noticias de prensa, la compañía Trasmediterránea ha encargado a un astillero, me parece recordar que en Tasmania, Australia, un buque de estas características por unos seis mil y pico millones de pesetas. Si eso es cierto, la pregunta es si la aportación correspondiente está recogida en la liquidación del contrato-programa o es posterior a la liquidación del mismo y en qué ruta se incluiría a esta embarcación.

Por último, le preguntamos, por un lado, cuál es el peso específico del tráfico de mercancías en la cuenta de resultados y, por otro, cuál es el peso específico del tráfico de pasajeros y las razones por las cuales se

retiran de determinadas rutas, que dejan en manos de otras compañías competidoras en cualquiera de los tráficos de cabotaje marítimo interior en el Estado español.

Ése es el grupo de preguntas que el Grupo Parlamentario Socialista le ha querido formular a efectos de incrementar el conocimiento de los datos que tenemos al respecto cara a la tramitación posterior del proyecto de ley en la sesión del día de hoy en esta misma Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Queremos saludar la presencia del presidente de la compañía Trasmediterránea por primera vez en esta Comisión y decir que ninguno de los argumentos del portavoz del Grupo Socialista, ni siquiera las interrogantes que ha planteado, hace que modifiquemos la posición que ya mantuvimos en el debate de la enmienda de totalidad en la sesión plenaria del 19 de octubre. Nos parece que con este proyecto de ley se viene a cumplir en sus propios términos el contrato regulador suscrito entre la compañía Trasmediterránea y la Administración general del Estado, en el año 1978, para que la citada compañía hiciera frente a los servicios de comunicaciones marítimas de interés general, con la única particularidad de que en el ejercicio de 1997, para el que se pide el crédito extraordinario que debatimos, finaliza el citado contrato y, por tanto, procede liquidar la llamada cuenta-Estado y hacerlo, en justa interpretación jurídica, manteniendo el equilibrio económico-financiero que en todo momento defendió el correspondiente contrato regulador. Eso es, lisa y llanamente, lo que se hace. Además, se hace con el visto bueno, en cuanto a la tramitación, no sólo de la Dirección General de Presupuestos sino del Consejo de Estado y con el aval de la Intervención General del Estado no sólo en cuanto a las cantidades sino también en cuanto a los conceptos que en él se contienen e igualmente con el visto bueno del Tribunal de Cuentas. Por tanto, todos los órganos fiscalizadores están de acuerdo en que procede el crédito en sus justos términos y por los conceptos detallados, que es el argumento sólido y definitivo, además de los que hemos expuesto.

Por otra parte, cuando el Consejo de Ministros procedió a denunciar el contrato en el año 1995, el informe de la Intervención General del Estado estableció claramente que la denuncia del contrato obligaba a definir los derechos y obligaciones que se derivan por el Estado y la compañía por las relaciones en él contenidas y que deben reflejarse en la liquidación del mismo. Nos parece que ahí hay también un argumento que justifica sin ninguna duda la liquidación por termi-

nación del contrato, por lo que creemos que el argumento es suficientemente claro.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor presidente de la compañía Trasmediterránea para responder a la petición de la comparecencia y a las preguntas que se le han formulado.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA** (Fernández Villamandos): Comenzaré por referirme exactamente al contenido de la pregunta indicando, respecto del contrato regulador de los servicios de las comunicaciones marítimas de interés nacional suscrito con el Estado en el año 1978, que acogiéndose a ese mismo contrato, la compañía formuló la cuenta-Estado correspondiente a 1997, igual que lo había hecho en los diecinueve años anteriores, sin ninguna modificación básica. Al tratarse del último año, únicamente hay una partida, la que parece que se pone en cuestión, la partida de ajustes por final de contrato. Se le ha dado esa rúbrica, aunque podría haberse llamado de cualquier otra manera, porque no se refiere a ningún ajuste ni a ningún acuerdo de compensación correspondiente al final de contrato, sino que se refiere única y exclusivamente a aquellos gastos devengados y a aquellos derechos de cobro no realizados a lo largo de la vigencia del contrato y cuya regularización quedó aplazada hasta la extinción del mismo. Por tanto, no es un nuevo concepto acordado entre la Administración del Estado y la compañía Trasmediterránea sino simplemente la liquidación de gastos, obligaciones o derechos que debieron haberse reflejado en años anteriores, pero que se fueron retrasando; incluso podríamos analizar las razones una por una. Son simplemente partidas devengadas y no cobradas con anterioridad.

Al igual que en ejercicios anteriores, la IGAE emite su informe de control financiero de la cuenta-Estado correspondiente a 1997. Voy a transcribir literalmente las conclusiones una y tres de dicho informe. La conclusión una dice: El objetivo del control financiero ha consistido en la revisión de la cuenta del Estado para 1997 formulada por la compañía Trasmediterránea con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones y los requisitos establecidos en el contrato regulador. O sea, la IGAE no solamente ha establecido el *quantum*, el importe, sino también el cumplimiento de las condiciones y de los requisitos establecidos en el contrato. Por tanto, no ha sido admitido ningún gasto que no haya cumplido con las condiciones contractuales y con los requisitos establecidos en el contrato regulador. Por otra parte, la conclusión número tres dice: Dado que en el ejercicio de 1997 no se han producido cobros a cuenta, estimamos que corresponde a la compañía Trasmediterránea percibir la cantidad de 15.560.000 pesetas.

El 7 de abril de 1999, la oficina presupuestaria del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General

de Presupuestos del entonces Ministerio de Economía y Hacienda el expediente de la solicitud del crédito extraordinario. El Consejo de Estado informó favorablemente la tramitación del proyecto de ley con fecha 25 de noviembre de 1999. El Ministerio de Fomento solicitó, el 14 de enero de 2000, la concesión de un anticipo de tesorería, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65 de la Ley General Presupuestaria, el cual fue concedido por el Consejo de Ministros en su reunión del 4 de febrero de 2000. En el mes de abril de 2000, Trasmediterránea percibió los 15.560.000 pesetas mediante libramiento del Tesoro público. Por otra parte y con anterioridad, concretamente el 21 de diciembre de 1999, el pleno del Tribunal de Cuentas —no sólo la Intervención General del Estado— aprobó en su informe de fiscalización los efectos económicos de la extinción de contrato de 1997. Voy a leer literalmente el apartado de la conclusión número seis de dicho informe, en el que no sólo la Intervención General del Estado sino ahora también el Tribunal de Cuentas dice: Se han analizado los criterios y directrices adoptados en relación con las partidas a las que afectó la regulación por fin de contrato incorporada en la última cuenta-Estado rendida por la sociedad estatal, encontrándolos ajustados a las disposiciones contractuales y legales aplicables a este contrato. Quiero insistir en este punto porque parece que el único aspecto que se pone en duda es si hay conceptos nuevos no incluidos en el contrato con el Estado que se han liquidado en el año 1997. Creo que es terminante y clara la disposición del Tribunal de Cuentas en la que se dice que ha encontrado ajustados todos los conceptos liquidados a las disposiciones contractuales y legales aplicables a este contrato.

En definitiva, la liquidación del año 1997 no incorpora novedad alguna respecto a las liquidaciones efectuadas los diecinueve años anteriores. Esta rúbrica de ajustes por final de contrato —repito, se la ha denominado así, aunque se la podía haber denominado de otra manera— son simplemente gastos devengados y derechos de cobro que no se han incluido en años anteriores. Le voy a poner un ejemplo. En años anteriores, hay una partida importante, los premios por jubilación, algo que figura en los convenios de Trasmediterránea, por lo que se incluyen dentro de los gastos de la compañía. ¿Qué partida se estaba incluyendo en todos los años anteriores? El gasto pagado ese año. Ahora bien, de acuerdo con los principios generales de contabilidad, el balance debe reflejar no el gasto pagado que va a la cuenta de resultados, sino la provisión para las cantidades devengadas en ese momento por las personas que forman parte de la compañía. Esa provisión no estaba creada; no se había creado durante los años anteriores, puesto que se viene utilizando ese criterio de caja. Al no tener ya vigencia el contrato, la única diferencia, y así lo aceptan la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, es la nece-

sidad de incluir los derechos devengados por el personal que en ese momento está de alta en la compañía. Por tanto, debemos tener claro que en la liquidación del contrato con el Estado correspondiente a 1997 no hay nada nuevo conceptualmente respecto a lo que se venía haciendo en años anteriores.

En cuanto a otra serie de preguntas que se me hacen en relación con el tráfico de Trasmediterránea, puedo contestar a algunas que son muy claras y que deberían ser totalmente conocidas. La composición del tráfico de Trasmediterránea entre pasaje y carga básicamente es de un 50 por ciento. El 50 por ciento es pasaje, entendiendo por tal coches y servicios a bordo, además del billete, y conforma aproximadamente el 50 por ciento del total de los ingresos.

Respecto a si Trasmediterránea se ha retirado de algunas líneas o ha disminuido frecuencias, en estos dos últimos años 1998-1999 e incluso en el 2000, no se ha disminuido ninguna frecuencia ni la compañía se ha retirado de ninguna línea. Lo único que se está haciendo es reestructurar las líneas, adaptándolas a las condiciones del mercado y renovando la flota prácticamente en su totalidad. En concreto y por lo que hace referencia al tráfico intercanario, se compone de dos líneas o dos áreas. Una de ellas es la conexión de la península con Canarias. Es un tráfico de carga fundamentalmente y esa carga ha pasado de tener una disponibilidad, en 1997, de 4.500 metros lineales semanales a 8.000 que tenemos en este momento y a unos 10.000 que vamos a tener en el año 2001. Había unos buques que hacían el tráfico entre Cádiz y Canarias en 48-50 horas, los viejos Ro-Ro ciudades muy bien conocidos en Canarias, que han sido sustituidos por unos buques modernos que hacen el tráfico en 30 horas, con lo cual incluso en el año 2001, vamos a tener un tráfico entre Cádiz y Canarias con tres salidas semanales, es decir, van a llegar a Canarias tres días a la semana. Saldrán los sábados, los martes y los miércoles, con llegadas el lunes, el jueves y el viernes.

Respecto a lo que es el puro tráfico intercanario, no tenemos ningún conflicto con la comunidad canaria, aunque sí hemos tenido diversos pareceres o negociaciones distintas durante 1998 y 1999, porque las autorizaciones con las que la compañía Trasmediterránea hacía el tráfico intercanario eran provisionales, dimanantes de la terminación del contrato con el Estado en el año 1997. El año 1998, se ha liquidado. El año 1999, no, pero la compañía ha demandado judicialmente su liquidación y esperamos tener razón. Para el año 2000 tenemos autorizaciones definitivas que no comportan obligaciones de servicio público. Por tanto, es una cuestión que debe quedar muy clara para la compañía Trasmediterránea dentro del tráfico intercanario. Las autorizaciones que hemos recibido del Gobierno canario, que tiene transferidas las competencias de ese tráfico, son para servir esas líneas en libre competencia con los demás operadores. Por tanto, en el año 2000 no

tenemos ningún derecho a solicitar ninguna compensación por los extracostes que este tráfico nos pueda producir, pero, al mismo tiempo, nos tienen que dar libertad para organizar las líneas, de acuerdo con nuestro mejor saber y entender, a fin de minimizar los costes y mejorar el servicio dentro de esas líneas.

Por otra parte, la compañía ha demostrado sobradamente que no se ha precipitado en ninguna de las decisiones tomadas, ya que después de dos años de no tener autorizaciones definitivas, la compañía ha mantenido todas las líneas abiertas, la comunicación con todas las islas y todo el tráfico intercanario. El Villa de Agaete continúa yendo a El Hierro, pero es un barco que tendrá que ser sustituido. Ahora no va a la isla de La Palma, puesto que está atendida por otro competidor y no tiene sentido el ir por el día, porque no hay tráfico. El jet-foil mantiene en este momento tres salidas diarias en cada sentido. Se ha suprimido únicamente una salida, al igual que algunos de nuestros competidores. Sería necesario recordar que Trasmediterránea tiene buques de alta velocidad conectando las dos islas principales desde el año 1980. En el año 1999 los dos competidores que actúan en el tráfico intercanario incorporaron buques; por tanto, no tiene sentido mantener las mismas frecuencias cuando hay otros buques haciendo ese mismo tráfico.

No sé si tendría que señalar alguna cuestión puntual más sobre el tráfico intercanario, pero creo que no. En cuanto a la pregunta principal, quiero reiterar que en 1997 no ha habido ninguna situación sustancialmente diferente a la de años anteriores. Al ser el último año, deben ser recogidos aquellos gastos devengados y aquellos derechos de cobro que no se han realizado en otros años pero que son exigibles a la compañía y que incluso el Tribunal de Cuentas considera ajustados a las disposiciones contractuales y legales aplicables al contrato.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Segura quiere intervenir de nuevo. Tiene la palabra por un tiempo máximo de cinco minutos.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Fernández, quizá no me he explicado con la suficiente claridad.

El proyecto de ley de 15.000 millones de pesetas consta de dos sumandos: un primer sumando A, que no discutimos, y un segundo sumando B, que es el que discutimos. Es decir, la prestación de los servicios en el año 1997 viene obligado por el contrato-programa y no lo discutimos, a pesar de los inconvenientes en la fiscalización que pone de manifiesto, y lo he leído, la Intervención General de la Administración del Estado. El sumando B es el importante. Afirmamos que el sumando B, y eso nos va a llevar luego a la posición política en la Comisión, enmascara una muy mala gestión de la Compañía Trasmediterránea, responsabilidad del anterior Gobierno. Se produjo la venta de

inmuebles; la venta de determinados barcos; la liquidación de un número importante de puestos de trabajo; la externalización de servicios; el encargo a unos astilleros, que luego no se materializó con la penalización pertinente; y por razón de elegancia no voy a entrar, en lo que fue objeto de una denuncia suya ante los tribunales: la desaparición de un cuadro del despacho del presidente. Esta Cámara que no debe entrar a frivolar, pero si el presidente de la compañía se persona en los tribunales, denunciando al anterior presidente por una cuestión aparentemente tan banal, qué no habrá tenido esa compañía durante cuatro años; lo analizaremos, no dude que lo analizaremos, pero no naturalmente en esta fase de tramitación. Esa componente segunda, la componente B, el segundo sumando que junto con el A, que no discutimos, nos conduce a los 15.000 millones de pesetas, enmascara una muy mala gestión durante cuatro años, y además nos preocupa, señor Fernández Villamandos, y queremos que quede muy claro en el «Diario de Sesiones». Nosotros creemos en la Compañía Trasmediterránea, en el importante papel que juega en la intermodalidad en el transporte en España, en el importante papel que juega en la comunicación con los archipiélagos y con otros puntos del litoral africano y peninsular. Consiguientemente, queremos reforzar la compañía, pero creemos que el Gobierno se va a equivocar por segunda vez. Se equivocó en una primera ocasión, y lo está pagando. La Comisión Europea le dio un varapalo incuestionable, que lo recoge el Tribunal de Cuentas en la página 70, y me voy a referir a un solo párrafo, que dice: De acuerdo con la información aparecida el 13 de mayo de 1998 en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, la Comisión Europea decidió abrir el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado con objeto de determinar si las aportaciones públicas son compatibles con el mercado común, al estimar que el nuevo contrato de servicios públicos de transporte marítimo, en atención a su larga duración y a las condiciones en que se adjudicó, no puede considerarse un contrato de obligaciones y servicios públicos no notificable, según lo previsto en las directrices revisadas sobre ayudas de Estado. La Comisión instó a las autoridades españolas a la suspensión del pago de la ayuda hasta que se adopte una decisión al respecto. Es decir, un mal concurso a finales de 1997, condujo tal como alertamos en el Pleno a un quebranto en los intereses económicos de la Compañía Trasmediterránea y a un varapalo al Gobierno español que le dio la Comisión Europea. Ahora estamos convencidos de que este segundo sumando B, de unos 8.000 millones de pesetas, que el Estado va a aceptar darle a la Compañía Trasmediterránea, en concepto de liquidación de contratos programas, que nosotros le llamamos en concepto de enmascaramiento de las negligencias gestoras de los responsables de la Compañía Trasmediterránea y consiguientemente

de la Dirección General del Patrimonio del Ministerio de Hacienda. Va a ser, sin duda alguna, el segundo varapalo que se va a llevar la Compañía Trasmediterránea por culpa de la negligencia del Gobierno y se lo dará el mismo que le dio el primer varapalo; la Comisión Europea, porque aquí van ayudas de Estado enmascaradas. Nosotros ¿qué deseamos? Deseamos que ni la compañía ni el Gobierno se lleven el varapalo; o mejor dicho, que el Gobierno se lo lleve por torpe, pero la compañía no.

De ahí la posición política de este grupo parlamentario y de ahí toda una serie de peticiones de información que hemos demandado y que usted no ha contestado. Por ejemplo, no nos ha contestado sobre la liquidación de una serie de compañías en las que tenía intereses la Compañía Trasmediterránea, como la agencia Schembri y otras muchas más; o la participación, junto con una compañía muy bien posicionada en el entorno de Trasmediterránea, y de la Dirección General de Patrimonio, cara a la privatización que usted ha anunciado en prensa para el primer semestre del 2001, según le dije hace un momento, como son por ejemplo, vapores Suardiaz, coparticipando en empresas mixtas con la Compañía Trasmediterránea, en una situación accionarial que no se corresponde a la aportación a la actividad comercial de esas sociedades mixtas de carga en los puertos de Valencia, Algeciras, Santa Cruz de Tenerife, etcétera. Tampoco nos ha respondido, y con ello termino, señor presidente, sobre los compromisos adquiridos con distintos astilleros, y le mencioné uno en Australia. Los parlamentarios veteranos recordamos cómo y con qué dureza se criticaba al Gobierno socialista, por parte del Grupo Parlamentario Popular en las Cortes Generales, cuando encargó a unos astilleros noruegos el actual ferry Juan J. Sister, y ahora están encargando, en lugar de a la Bazán, por poner un ejemplo, a astilleros en Australia un buque de alta velocidad de 6.000 millones de pesetas. Les ruego que nos responda si es cierto que hay un compromiso de encargo y consiguientemente recogida una parte alicuota en esta liquidación del contrata-programa.

En líneas generarles creo que la posición del Grupo Parlamentario Socialista no puede dudarse, en modo alguno, que es una posición en positivo para salvaguardar los intereses de una importante compañía de transporte marítimo.

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

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Quiero agradecer al señor presidente de Trasmediterránea su comparecencia y también la aclaración que ha hecho del asunto que hoy nos traía a esta Comisión. Si ya lo teníamos claro desde el Grupo Parlamentario Popular, ahora lo tenemos clarísimo, si sirve la expresión.

Por otra parte, quiero reconocer la pertinacia del portavoz del Grupo Socialista por intentar abrir un debate más amplio sobre el asunto de Trasmediterránea y decirle que este debate no es el que corresponde hoy, y que si el centra su atención en un período histórico de la Compañía Trasmediterránea inmediatamente anterior a la gestión del actual presidente, sería más oportuno, por tener todos los datos, un debate general de la duración de todo el contrato-programa, y por tanto podíamos hacer el debate desde el año 1998 hasta este momento, porque así sería sin duda, mucho más ilustrativo.

Por lo demás, quiero agradecer al presidente de Trasmediterránea su presencia y reconocer los recursos parlamentarios del portavoz socialista por intentar que no esté clara una cosa que nos parece está suficientemente debatida y clara.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir el debate, tiene la palabra el señor Fernández Villamandos.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA** (Fernández Villamandos): Creo que está muy claro que el punto B, en el que no están de acuerdo, no son 8.000 millones, sino 5.940 millones de pesetas. No sé si tendré capacidad suficiente para explicarlo, pero es clarísimo que son exactamente los mismos conceptos que forman parte de la cuenta-Estado dentro de la cuenta de explotación. Esa rúbrica que se ha llamado ajuste por finalización de contrato, y que se podía haber llamado de cualquier otra manera, en absoluto incluye conceptos nuevos ni distintos de los que tradicionalmente se incluyen en la cuenta de explotación correspondiente a la cuenta-Estado; la única diferencia es el concepto contable de principios elementales de la contabilidad de caja o el concepto del devengado. Mientras que el contrato tiene vigencia, puede no tener importancia si llevas a gastos de ese ejercicio lo realmente pagado, como he puesto el ejemplo de los premios de jubilación, o haces ese año la parte alicuota correspondiente a lo devengado, pero el año que termine el contrato tienes que mirar al balance para ver si ese balance recoge las obligaciones que hasta ese momento han sido devengadas con esos empleados, y al no recogerlas es imprescindible crear la provisión.

Le voy a poner un ejemplo más de otra partida más sustancial, porque son 1.200 millones, de lo que incluye esa partida B, que no tiene nada que ver con la mala o la buena gestión que la compañía haya tenido en el pasado. Creo que aquí estamos insistiendo en cosas que son meridianamente claras. Combustible canario, 1.200 millones de pesetas. Es una partida que se incluye en ese capítulo de 5.940 millones que le llaman capítulo B. ¿De dónde viene? Todos los años, desde el ejercicio 1991, la Compañía Trasmediterránea llevó a su cuenta de resultados los gastos de com-

bustible empleados en el tráfico intercanario. El 23 de enero de 1999 se firmó un protocolo entre la Comunidad canaria y la compañía en virtud del cual el Gobierno canario se comprometía a revertir a la compañía los impuestos correspondientes a esos combustibles. Por tanto, al firmarse este protocolo la compañía registraba todos los años como una deuda del Gobierno canario estos impuestos que la compañía debería cobrar. Nunca los ha cobrado, pero la Intervención General de la Administración del Estado no permitía incluir esta partida no cobrada dentro de los gastos. Ahora bien, como no los pagaba, la compañía acudió a los tribunales, a la vía judicial, y la vía judicial falló en contra de la Compañía Trasmediterránea. Primero, el Tribunal Superior de Justicia de Canarias, en sentencia de 9 de abril de 1997, y por último el Tribunal Supremo, en auto de fecha 30 de enero de 1998, resolvió la inadmisibilidad del recurso de casación interpuesto por Compañía Trasmediterránea. En ese momento —y además coincide con la finalización del contrato— es claro que no se van a recuperar esas partidas; por tanto deben ser incluidas dentro de la cuenta de resultados. Ésas son exactamente, y no otras, las partidas que incluye ese capítulo B en el que no están de acuerdo, que no puedo entender por qué no están de acuerdo, pues son partidas devengadas que se deben a la Compañía Trasmediterránea y que no va a poder cobrar. En el caso concreto de otra rúbrica importante de este capítulo, que son los incobrables, cualquier administración, cualquier contabilidad mínimamente hecha de forma profesional reconoce como incobrable algo que no le pagan hace cuatro o cinco años, que está vencido y no se lo pagan. La Administración general del Estado no se lo permitía a la Compañía Trasmediterránea incluso cuando había suspensión de pagos. En esta liquidación se presentaron todos esos incobrables, los miraron uno por uno, y aquellos que todavía tienen alguna posibilidad de ser cobrados han sido excluidos. Solamente se han permitido aquellos que no tienen ya ninguna posibilidad de ser cobrados. Si es una deuda que tiene una empresa y que ya ni siquiera existe la empresa, no la vamos a cobrar nunca. Esos conceptos son que se han incluido ahí y no otros.

Quiero responderle con absoluta claridad al tema de Tasmania, de los buques de alta velocidad y los encargos. En este sentido, la política de la compañía en estos momentos creo que es absolutamente clara y transparente. En este momento Compañía Trasmediterránea tiene cuatro buques en construcción. Creo que por primera vez en la historia los cuatro buques se están construyendo en astilleros españoles: dos super ferrys modernos; la entrega de uno esta prevista para finales de febrero o marzo de 2001, se está construyendo en el Astillero Hijos de J. Barreras, el segundo, un buque gemelo, se está construyendo en Puerto Real, con entrega en el mes de abril de 2001. Un Ro-Ro, que se

está construyendo en Unión Naval, de Valencia, con entrega en diciembre de este año, aunque según mis informaciones no nos lo van a entregar hasta enero. Y el cuarto es un Ropax, que hemos encargado a principios de este año a AESA, los astilleros de Sevilla. Estos cuatro buques además están financiados con un programa especial utilizando por primera vez el sistema que se llama de *tax lease* y aprovechando todas las posibles ventajas que tiene la construcción en los astilleros españoles. No tenemos ningún buque encargado a astilleros extranjeros, ni de alta ni de baja velocidad, ni en Australia ni en Europa. Tenemos un buque de alta velocidad fletado por tres años y medio en la línea Barcelona-Palma, dos buques más de alta velocidad propiedad de la Compañía Trasmediterránea que se construyeron en el año 1995 en Astilleros Bazán, y los jet-foil, que son sobradamente conocidos. No tenemos encargado ni pendiente de encargar ningún buque a astilleros extranjeros.

Creo que he contestado a esa pregunta con claridad.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias al presidente de la Compañía Trasmediterránea por su presencia en la Comisión y por las respuestas que ha proporcionado tanto a la intervención del señor Segura como a la del señor Souvirón.

Damos por finalizado este punto del orden del día. Interrumpimos por unos pocos minutos la reunión de la Comisión para despedir al presidente de Trasmediterránea e inmediatamente reanudamos el debate de los otros puntos del orden del día. **(Pausa.)**

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR LAS SIGUIENTES INICIATIVAS LEGISLATIVAS:

— **PROYECTO DE LEY SOBRE CONCESIÓN DE UN CRÉDITO EXTRAORDINARIO, POR IMPORTE DE 15.560.625.000 PESETAS, PARA COMPENSAR EL DÉFICIT DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A., CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO DE 1997, POR LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS DE INTERÉS NACIONAL Y LOS AJUSTES POR LA FINALIZACIÓN DEL CONTRATO REGULADOR DE LOS REFERIDOS SERVICIOS. (Número de expediente 121/000015)**

— **PROYECTO DE LEY SOBRE CONCESIÓN DE UN SUPLEMENTO DE CRÉDITO, POR IMPORTE DE 4.866.309.925 PESETAS, PARA EL PAGO DE RETRIBUCIONES, ESTABLECIDAS EN DIVERSAS SENTENCIAS FIRMEN, FALLADAS A FAVOR DE LAS PERSONAS ENCARGADAS DE LA ENSEÑANZA DE LA**

RELIGIÓN CATÓLICA EN LOS COLEGIOS PÚBLICOS. (Número de expediente 121/000020.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión.

En primer lugar, procede ratificar las ponencias de los dos dictámenes que vamos a debatir a continuación. Primero, la ponencia sobre el proyecto de ley de concesión de un crédito extraordinario a la Compañía Trasmediterránea; en segundo lugar, la ponencia sobre concesión de un suplemento de crédito para el pago de retribuciones a favor de profesores de religión.

¿Están de acuerdo SS.SS. en aprobar las dos ponencias? **(Asentimiento.)**

EMITIR DICTAMEN, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, SOBRE:

— **PROYECTO DE LEY SOBRE CONCESIÓN DE UN CRÉDITO EXTRAORDINARIO, POR IMPORTE DE 15.560.625.000 PESETAS, PARA COMPENSAR EL DÉFICIT DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A., CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO DE 1997, POR LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS DE INTERÉS NACIONAL Y LOS AJUSTES POR LA FINALIZACIÓN DEL CONTRATO REGULADOR DE LOS REFERIDOS SERVICIOS. (Número de expediente 121/000015)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, pues, a debatir el primero de los dos dictámenes, el proyecto de ley sobre concesión de un crédito extraordinario a la Compañía Trasmediterránea.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Segura tiene la palabra .

El señor **SEGURA CLAVELL**: Intervengo exclusivamente para fijar la posición a efectos de este trámite, porque el Grupo Parlamentario Socialista así lo hizo en la tramitación en el Pleno como consecuencia de una enmienda de devolución. También fijó su posición en comentarios recogidos en el pertinente «Diario de Sesiones» en la Comisión de Infraestructuras, como consecuencia de la comparecencia del ministro de Fomento, al que en una de las partes de su comparecencia se le requería para que expresara la posición del Ministerio de Fomento que a través de la Dirección General de Marina Mercante tiene una representación en el consejo de administración de la compañía. También en la mañana de hoy se ha producido la comparecencia del actual presidente de la Compañía.

Ni el ministro de Fomento ni el presidente de la compañía han hecho aportaciones que hagan modificar nuestra posición. Estamos convencidos —y con ello dejamos nuestra postura nítidamente expresada una vez

más— de que los 15.000 millones de pesetas los integran dos sumandos. Hay un primer sumando que no discutimos, por la prestación del servicio público en el año 1997, derivado de cumplimientos recogidos en el contrato-programa; pero tenemos la convicción de que el segundo sumando enmascara las negligencias gestoras de la compañía en los últimos cuatro años, cuestión que ocupó un gran número de páginas de prensa y que pusieron de manifiesto incluso los servicios jurídicos de la Dirección General del Patrimonio del Estado, que llevaron durante un año a modificar los estatutos de la compañía para retirar a quien ostentaba la Presidencia de la misma las competencias recogidas en dichos estatutos. Durante un largo período de tiempo la compañía adoptó un conjunto de decisiones que trajo consigo un quebranto económico, y es el que integra ese segundo sumando al que nosotros no damos nuestro voto favorable.

Como se trata de una votación única, anunciamos nuestro voto en contra. Naturalmente, en otras tramitaciones seguiremos la evolución de una compañía que según ha anunciado el Gobierno se privatizará a lo largo del año próximo; compañía que ha sido objeto de incumplimiento por parte del Estado en cuanto a las aportaciones de 900 millones de pesetas anuales a raíz del contrato que se le adjudicó en enero de 1998 y la Comisión Europea dictó resolución de que no se le pagase. Primer error del Gobierno español. Ahora estamos en los albores de un segundo error, de la declaración de la Comisión Europea de ayudas de Estado a este segundo componente. Por esta razón, el Grupo Parlamentario Socialista votará en contra del dictamen en este punto.

Nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijación de posición, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: No queda más que refrendar cuál ha sido la posición del Grupo Parlamentario Popular a lo largo de los debates que hemos tenido sobre este asunto. No se trata sino de cumplir las consecuencias del contrato regulador entre la Compañía Trasmediterránea y la Administración general del Estado, formalizado en el año 1978, con la particularidad de que, al vencer el contrato hay que liquidar la cuenta Estado y, lógicamente, buscar el equilibrio económico-financiero que se deduce del propio contrato regulador.

En cuanto al afán del portavoz socialista de centrar lo que él llama el segundo sumando de la cuenta en las teóricas negligencias gestoras de los últimos cuatro años, al liquidar el contrato, lo que hacemos es eliminar sus consecuencias durante toda su duración y probablemente también las negligencias habidas desde el año 1978, en caso de que hubiera alguna.

El señor **PRESIDENTE**: No hay ningún otro grupo que desee fijar posición. No habiendo enmiendas presentadas a este dictamen, pasamos a su votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, ocho; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el dictamen.

— **PROYECTO DE LEY SOBRE CONCESIÓN DE UN SUPLEMENTO DE CRÉDITO, POR IMPORTE DE 4.866.309.925 PESETAS, PARA EL PAGO DE RETRIBUCIONES ESTABLECIDAS EN DIVERSAS SENTENCIAS FIRMES, FALLADAS A FAVOR DE LAS PERSONAS ENCARGADAS DE LA ENSEÑANZA DE LA RELIGIÓN CATÓLICA EN LOS COLEGIOS PÚBLICOS. (Número de expediente 121/000020).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, a continuación, a debatir el segundo dictamen, relativo al proyecto de ley sobre concesión de un suplemento de crédito por importe de 4.866.309.925 pesetas para el pago de retribuciones a profesores de religión.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Romeu.

El señor **ROMEU i MARTÍ**: Buenos días, señor presidente.

Quiero manifestar que el Grupo Socialista no presentó enmiendas a este proyecto. Dado que se entiende que es en cumplimiento de una serie de sentencias firmes, lo votaremos favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Mixto, del Partido Andalucista, tiene la palabra el señor Núñez.

El señor **NÚÑEZ CASTAIN**: Queremos manifestar nuestro voto afirmativo a la ejecución de esta sentencia.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Guerra Zunzunegui.

El señor **GUERRA ZUNZUNEGUI**: Muy brevemente.

Intervengo para decir que es el cumplimiento de 20 sentencias que provienen del acuerdo de 20 de mayo de 1993, que fue suscrito entre el Ministerio de Educación y Ciencia, el Ministerio de Justicia y la Conferencia Episcopal Española.

Sólo quiero añadir que del importe total, de los 4.800 millones de pesetas, 4.700 son del propio importe y 165

millones de pesetas corresponden a los intereses y que nuestro grupo votará favorablemente el citado proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la votación. No hay tampoco enmiendas presentadas. Por lo tanto, someto a votación el texto del dictamen.

Efectuada la votación, dijo

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

No habiendo más puntos a considerar, levanto la sesión.

Eran las doce y cuarenta y cinco minutos del mediodía.

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**