

Récord de la producción de automóviles en EE. UU.

WASHINGTON, 2 (Efe).—La producción de automóviles en Estados Unidos alcanzó un nuevo «récord» en el mes de junio, desde la recesión provocada en este sector por el embargo petrolífero árabe.

Según un informe hecho público ayer, el número de vehículos fabricados el mes pasado superó en un 36 por ciento al de junio de 1975 y alcanzó el nivel más alto desde noviembre de 1975.

Las «cuatro grandes» norteamericanas del motor fabricaron en junio 854.950 vehículos, lo que eleva la producción de los seis primeros meses de 1976 a más de cuatro millones y medio de unidades.

Esta cifra supone un aumento del 47 por ciento sobre la producción del primer semestre del año pasado.

La expansión se atribuye al incremento de la demanda durante los últimos meses, ante la creencia de una subida general de precios para el próximo otoño.

De las «cuatro grandes», la compañía Chrysler fue la más beneficiada, ya que su producción en junio subió un 60 por ciento, en comparación con la del mismo mes de 1975.

El número de vehículos fabricados por la «General Motors» aumentó en un 44 por ciento y el de la «Ford» en un 24 por ciento.

Sólo la American Motors Corporation disminuyó su producción en junio, y lo hizo en un 47 por ciento, en comparación con el mismo mes del año anterior.

«Credito y Caucción» condenada a pagar 38 millones a «Matesa»

MADRID, 2 (Europa Press).—Según informa el Sindicato Nacional del Seguro, el Juzgado número 7 de Madrid ha dictado sentencia, por la que se establece que «Credito y Caucción» debe devolver más de 38 millones de pesetas a la Administración Judicial de Matesa, por ser las operaciones de Matesa inexistentes, y los seguros nulos.

Este pleito comenzó por una demanda de Matesa. Credito y Caucción no se opuso al pago, pero reconoció diciendo que la devolución se debería hacer por el concepto de seguros nulos.

La sentencia en su fallo establece «la nulidad de los contratos relacionados en la demanda de supuestos pedidos en firme, al ser irreales, inexistentes y simulados y, como consecuencia «la nulidad de pleno derecho o inexistencia de cada una de las pólizas de seguro, por falta de causa y ausencia del consentimiento», acordando la devolución de las citadas primas, por importe de 38.605.050 pesetas.

★ Venden sangre porque no cobran los salarios

MÁLAGA, 2. (Europa Press).—Los 52 obreros de la empresa Viuda Moreno, de Málaga, han vendido esta semana parte de su sangre a una clínica privada para llevar, según manifestaron, algún dinero a sus hogares. Los obreros de Viuda Moreno no cobran salario desde hace tres meses por estar la empresa en crisis.

«VIZCAYA», S. A. DE SEGUROS Y REASEGUROS

Dividendo activo

En cumplimiento del acuerdo adoptado por la Junta general de accionistas de esta sociedad, celebrada el pasado día 24 de junio, el Consejo de Administración ha dispuesto el pago del dividendo complementario correspondiente al ejercicio de 1975, por los siguientes importes:

Acciones núms. 1 al 40.000 24.207 ptas. líquidas
Acciones núms. 40.001 al 60.000 3.382 ptas. líquidas

El citado dividendo se hará efectivo a partir del próximo día 15 de julio en la oficina central del Banco de Vizcaya.

Bilbao, 30 de junio de 1976.—EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.

JUNTA GENERAL DE UNION RESINERA ESPAÑOLA, S. A.

El día 16 de junio ha tenido lugar en Bilbao la Junta general de accionistas de La Unión Resinera Española, S. A., en la que se dio cuenta de los resultados del ejercicio de 1975, que a pesar de la crisis general de la economía y de los incendios padecidos en su propiedad forestal durante el año, presenta unos beneficios netos del 24 % sobre el capital social y mantiene el dividendo de años anteriores, con lo que se demuestra la bondad de la estructura financiera de la empresa.

Es de destacar, asimismo, la incorporación al balance de la segunda fase de la regularización que afecta tan sólo a la partida de suelo y arbolado y asciende a 395 millones de pesetas, con lo que el importe de la regularización realizada entre 1974 y 1975 supone 762 millones de pesetas.

El Consejo ha designado presidente a don Angel Enciso Calvo y vicepresidentes a don Bernardo López Majano y don José Luis Martínez-Marañón Bujanda.

La Dirección General la ostenta desde el mes de junio de 1975 don Angel José Moreno Pavón, fecha en que accedió a la jubilación el anterior director, don Luis Galdós García.

En el cuatrienio 1976-1979

El I. N. I. proyecta invertir 526.842 millones de pesetas

MADRID, 2. (Europa Press). A un total de 526.842 millones de pesetas se elevan las inversiones programadas por el Instituto Nacional de Industria para el cuatrienio 1976-79. Concretamente en el año en curso se tiene previsto invertir más de 125.000 millones de los que aproximadamente la mitad se destinarán al sector energético, según ha manifestado hoy el presidente del INI, señor Antónanzas, en el acto de presentación de la memoria del INI correspondiente a 1975.

Durante el pasado año el INI obtuvo un beneficio neto distributable de 471 millones de pesetas, cifra que se espera superar en 1976. El inmovilizado total del grupo INI ascendió a finales de 1975 a 766.300 millones de pesetas; la inversión total realizada por la empresa del Instituto fue de 118.324 millones de pesetas (aproximadamente un tercio de la inversión industrial realizada ese año en España); las ventas totales ascendieron para todas las empresas del grupo a 494.676 millones y los beneficios globales (descontando las empresas que tuvieron pérdidas, con excepción de los casos de la E. N. Bazán y Hunosa), fueron de 3.788,3 millones de pesetas.

Por empresas

Por empresas, las que registraron mayores pérdidas en 1975 fueron las siguientes: Hunosa, 6.749,3 millones de pesetas; Ensidesa, 764; SKF Española, 621, y Bazán, 597. Los mayores beneficios correspondieron a Enher, 1.058 millones; Enpetrol, 1.014; Endesa, 817; Astilleros Españoles, 729. Las sociedades de ventas mayores fueron Enpetrol, 87.387 millones de pesetas; Ensidesa, 65.948; Seat, 55.808; Iberia, 43.654. Las sociedades que realizaron inversiones más importantes fueron: Enpetrol, 17.678 millones de pesetas; Astilleros Españoles, 13.370; Endesa, 11.785, e Iberia, con 10.236 millones. Al concluir el año pasado, los mayores inmovilizados correspondían a Ensidesa, con 92.922 millones de pesetas; Iberia, con 65.903; Enpetrol, con 53.762, y Endesa, con 49.036 millones.

El señor Antónanzas se refirió también a los principales problemas que debe afrontar el INI a medio y largo plazo, destacando:

—El energético, para asegurar y racionalizar el abastecimiento de estos recursos.
—El de la calidad de la vida, como consecuencia del crecimiento rápido y desequilibrado de los últimos años.

—El problema del equilibrio regional, de aprovechamiento de recursos locales y apertura de oportunidades industriales en zonas deprimidas o subutilizadas.

—Adaptación económica a Europa, para fomentar la competitividad de cara a la posible integración en la C. E. E.

—Ordenación industrial, para corregir las deficiencias estructurales y de tamaño en empresas y sectores.

—Creación de empleo, no sólo en términos cuantitativos sino también en lo que se refiere a la promoción profesional.

En la «rueda de prensa» posterior, el presidente del INI abordó entre otros los siguientes temas:

—Un 15 por ciento del petróleo que necesitamos a fines de esta década puede ser producido en España. En el yacimiento Casablanca se han detectado unas reservas de 40 a 45 millones de toneladas. En los restantes yaci-

mientos del Mediterráneo, ya localizados, tenemos reservas del orden de 20 a 25 millones. Por último, en el yacimiento del Cantábrico las reservas se calculan entre 20 y 25 millones de toneladas; el INI tiene previsto incrementar sus inversiones en explora-

ción petrolífera en España y disminuir las que realiza en otros países.

—La planta de butano de Utebo (Zaragoza) será trasladada a una zona cercana situada en un radio de 15-20 kilómetros.

—Volkswagen dejará de

participar próximamente en Mevosa. La participación de esa sociedad la comprarán el INI y Daimler-Benz.

—Para antes de que finalice 1976 se habría producido la fusión de Enagás y Butano.

JUNTA GENERAL DE LA «NAVIERA AZNAR», S. A.

El presidente, Excmo. señor don Eduardo de Aznar y Coste analizó la crisis internacional del sector; los problemas de la Marina Mercante española y el desarrollo social del ejercicio de la compañía.

- El 99% de las actividades de transporte se han realizado en tráficos internacionales, con las consiguientes generación y ahorro de divisas para la balanza de pagos.
- Las nuevas líneas de Ferrys, fomentan el turismo exterior e interior de nuestro país.
- La flota de NAVIERA AZNAR tiene un índice de juventud (92 % en buques menores de 10 años).
- El Total de la flota suma 165.668 toneladas en 17 buques.
- Se acordó un reparto de dividendo.

En la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao se ha celebrado, el lunes, 28 de junio, la Junta general de accionistas de la «NAVIERA AZNAR», S. A., bajo la presidencia de don Eduardo de Aznar y Coste, a quien acompañaban los consejeros de la sociedad, asistiendo numerosos accionistas.

Se dio lectura a la memoria, balance y cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio social nº 86 correspondiente al año 1975, así como al informe de los señores accionistas censors de cuentas.

A continuación, el presidente y director general, don Eduardo de Aznar y Coste tomó la palabra para comentar la memoria y el ejercicio.

Tras un rápido análisis, con apretada síntesis y resumiendo en cifras ejemplos y oportunas observaciones la situación internacional, el señor Aznar abordó los temas nacionales del sector y la problemática frente a la crisis y a las nuevas perspectivas surgidas de los recientes reales decretos del 21 de mayo pasado, sobre el concurso de un millón de toneladas y la declaración de la Marina Mercante como sector preferente.

Expuestos los condicionamientos, tanto exteriores como interiores que han determinado la actuación y actividades de la compañía y considerando las vicisitudes del mercado de fletes, el señor Aznar se concretó a los temas propios de la sociedad.

Se refirió a la edad de la flota. «NAVIERA AZNAR» ha conseguido con su política continuada de renovación, alcanzar unas cotas de máxima juventud, que no es fácil mejorar. Tanto que frente a un 92% de buques menores de 10 años que presenta «NAVIERA AZNAR», el tanto por ciento general de la flota española para buques de la misma edad es del 75%. La mundial, para las mismas circunstancias es de un 64% y Japón que es la flota nacional más joven del mundo, con un 84%, también está por bajo de «NAVIERA AZNAR».

La flota AZNAR, permite atender diversos tráficos y servicios. Buques madereros, frigoríficos, bulkcarriers y ferrys, así como los roll/lift, últimamente incorporados. El «Monte

Toledo» y el «Monte Granada» gemelos, construidos en Unión Naval de Levante de Valencia, están considerados como los ferrys de mejor «standard» en el mercado, por su construcción, instalaciones, salones, camarotes, comedores, piscina, cine, tiendas, todos bajo índices de decoración naval del más moderno y funcional diseño.

Estos dos buques, junto a los roll-lift atienden en invierno y primavera la línea Inglaterra-Galicia-Madeira e Islas Canarias con servicio de carga y fruta, de Canarias a Reino Unido; y pasajeros turísticos. Un gran contingente de pasajeros ingleses realizan estos viajes o se quedan temporales en las diversas islas Canarias.

En verano, el destino de estos buques es diverso, siendo situados en las distintas líneas, algunas internacionales, donde la gran comodidad, para el embarque y desembarque de coches, hace a estos buques ferry muy adecuados para canalizar las corrientes turísticas. Las líneas que han funcionado han sido Santander-Southampton en Inglaterra; Santander-Amsterdam (Holanda); Port-Vendres (Francia); Alcedia y Barcelona-Ibiza-Palma. Los retrasos en las entregas de astilleros no han permitido poner en servicio las otras líneas programadas, que en este año de 1976 ya están funcionando.

Se han transportado en 1975 y en las distintas líneas un creciente contingente de pasajeros y se han movido 942.165 toneladas. De este total de toneladas el 99% corresponde a importación, exportación y transporte entre puertos extranjeros, lo que demuestra que la casi totalidad de la actividad se realiza en tráficos internacionales, lo que supone una importante contribución a nuestra balanza de pagos.

Al analizar el balance y cuentas paso de relieve que, a pesar de las dificultades críticas de la economía mundial y su repercusión en el mercado de fletes; la disminución turística hacia nuestro país y, dentro de la actividad social, los retrasos en las entregas de astilleros, el ejercicio fue positivo. Lo que es importante señalar, ya que se ha logrado por el aprovechamiento máximo de las posibilidades que ofrecía el deprimido mercado de carga seca y por el buen coeficiente de EXPLOTACIÓN que ha alcanzado un

98,42% con 4.653 días de servicio y solamente 65 días inmovilizados para reconocimiento.

Se ha logrado atender la financiación de las inversiones que exigen las construcciones en curso; cubrir con holgura los fuertes incrementos de los costos de explotación y terminar el ejercicio con un cas-flow de índice favorable.

El valor contable de la flota es de 8.330 millones de pesetas, compuesta por flota activa, utilizable de carga y descarga y flota en construcción y buques contratados sin construcción iniciada. Se ha alcanzado esta cifra por mantener la compañía el esfuerzo inversor que sigue siendo muy importante: 1.218 millones en el ejercicio. El coeficiente de amortización siendo una flota totalmente renovada, es del 24%.

La cifra de negocios de la compañía se ha situado en un 10% más que en el año anterior.

En el ejercicio los costes directos de explotación han subido al tenor del encarecimiento registrado en el país y que no se detienen, sino que continúan, aumentando los porcentajes de elevación. Así, frente a un 20% en el año 73 y un 23% en el 74, se ha registrado un 27% en el año 75. La conservación y visitas, también han aumentado, disparándose los costes de astilleros; pero sólo han repercutido levemente por los pocos años de la mayoría de los buques de la compañía.

Dadas las circunstancias y resultados del año, así como las perspectivas del mercado, se acuerda el reparto de un dividendo del 5%, con cargo a reservas disponibles.

Antes de concluir, el señor Aznar agradeció la colaboración de todo el personal, tanto embarcado, como de tierra, y fijándose en los meses transcurridos del año presente, adelantó un posible vaticinio que no surge de pesimismo extremo ni de optimismos infundados. Vivimos en un año crítico —concluyó— que en nuestro país se encuentra, además, con situaciones políticas y un período de cambio de estructuras. En el próximo 77 empezará la recuperación y hacia final del mismo, se notará más fluidez en las disponibilidades.

El señor Aznar, a quien siguieron con mucha atención durante su discurso, fue muy aplaudido al terminar.