



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1988

III Legislatura

Núm. 313

---

## INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

**PRESIDENCIA DE DON ISIDORO GRACIA PLAZA,  
VICEPRESIDENTE PRIMERO**

**Sesión celebrada el martes, 21 de junio de 1988**

---

### ORDEN DEL DIA

**Preguntas a responder por el señor Subsecretario de Industria y Energía:**

- Del señor Montesdeoca Sánchez (Coalición Popular) sobre medidas previstas por la Compañía Iberia para adecuar la oferta a la demanda de pasajeros en los vuelos interinsulares del Archipiélago canario («B. O. C. G.» número 160, Serie D) (número de expediente 181/000593).
- Del señor Alvarez-Cascos Fernández (Coalición Popular) sobre razones que justifican la sustitución de la Compañía Iberia por la Compañía Aviaco en todos los vuelos que operan con el Principado de Asturias («B. O. C. G.» número 155, Serie D) (número de expediente 181/000553).
- De la señora Estevan Bolea (Coalición Popular), sobre medidas a adoptar por el Gobierno para hacer frente a la pérdida de competitividad española que se refleja en el deterioro de nuestra balanza comercial («B. O. C. G.» número 160, Serie D) (número de expediente 181/000596).
- De la misma señora Diputada, sobre situación en que se encuentra el Plan de reconversión de fertilizantes («B. O. C. G.» número 157, Serie D) (número de expediente 181/000599).

- Del señor García Fonseca (Agrupación IU-EC), sobre situación de los astilleros de Olaveaga (Vizcaya) («B. O. C. G.» número 182, Serie D) (número de expediente 181/000794).

Preguntas a contestar por el señor Secretario General de la Energía:

- Del señor Jordano Salinas (Coalición Popular) sobre existencia de algún estudio de almacenamiento de residuos radiactivos en la provincia de Córdoba («B. O. C. G.» número 161, Serie D) (número de expediente 181/000642).
- Del mismo señor Diputado, sobre existencia de almacenamiento de residuos radiactivos en la provincia de Córdoba («B. O. C. G.» número 161, Serie D) (número de expediente 181/000643).
- Del mismo señor Diputado, sobre lugar de la provincia de Córdoba en que, en su caso, se están almacenando residuos radiactivos («B. O. C. G.» número 161, Serie D) (número de expediente 181/000644).
- Del señor Ruiz Ruiz (Coalición Popular), sobre contenido de los proyectos aprobados para la instalación de centrales eléctricas, en el Alto Tajo («B. O. C. G.» número 182, Serie D) (número de expediente 181/000797).
- Del mismo señor Diputado, sobre posible consulta e información solicitada a las sociedades de caza y pesca de la zona afectada para la elaboración de los proyectos aprobados para la instalación de centrales eléctricas, en el Alto Tajo («B. O. C. G.» número 182, Serie D) (número de expediente 181/000798).
- Del señor García Fonseca (Agrupación IU-EC), sobre actividades del Centro de Investigación Energética, Medioambiental y Tecnológica (CIEMAT) respecto a los residuos radiactivos («B. O. C. G.» número 179, Serie D) (número de expediente 181/000785).
- Del mismo señor Diputado, sobre recursos materiales y personales del Centro de Investigación Energética, Medioambiental y Tecnológica (CIEMAT) («B. O. C. G.» número 179, Serie D) (número de expediente 181/000786).
- Del señor Camisón Asensio (Coalición Popular), relativa a criterio del Gobierno sobre la oportunidad de reducir en estas fechas el precio de los carburantes («B. O. C. G.» número 188, Serie D) (número de expediente 181/000828).

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Señorías, vamos a dar comienzo a la sesión.

El orden del día incluye preguntas al Subsecretario de Industria y Energía, señor Feito, y posteriormente al Secretario General de la Energía, señor Maravall.

La primera pregunta está formulada por el señor Alvarez-Cascos.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, yo le agradecería que pasáramos, si es posible, a las siguientes, porque el señor Alvarez-Cascos está llegando.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): De acuerdo.

#### **PREGUNTAS A RESPONDER POR EL SEÑOR SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA:**

- **SOBRE MEDIDAS PREVISTAS POR LA COMPAÑIA IBERIA PARA ADECUAR LA OFERTA A LA DEMANDA DE PASAJEROS EN LOS VUELOS INTERINSULARES DEL ARCHIPIELAGO CANARIO (SEÑOR MONTESDEOCA SANCHEZ, CP)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): La segun-

da pregunta está formulada por el señor Montesdeoca, sobre medidas previstas por la compañía Iberia para adecuar la oferta a la demanda de pasajeros en los vuelos interinsulares del Archipiélago canario.

Para formular la pregunta, tiene la palabra, por diez minutos, el señor Montesdeoca.

El señor **MONTESDEOCA SANCHEZ**: Señor Subsecretario de Industria y Energía, el origen de esta pregunta no es otro que la respuesta que el señor Ministro de Industria y Energía dio a este Diputado hace un año en esta misma Comisión, en relación con el incremento de demanda que se ha producido en los últimos años en los vuelos interinsulares de la Comunidad Autónoma de Canarias, sobre todo los que proceden de las islas capitalinas con destino a determinadas islas del Archipiélago, concretamente Lanzarote y Fuerteventura, que han tenido en estos últimos años un importante desarrollo turístico, lo que ha producido un aumento desproporcionado, exagerado, de la demanda y que la oferta de Iberia no haya podido adecuarse a esta demanda.

La respuesta del señor Ministro a aquella pregunta que le formulé el pasado año fue que era difícil, por ahora darle solución, porque la flota de Iberia no se aumentaría en plazo inmediato. No obstante, era consciente de este problema existente, teniendo en cuenta, sobre todo, las características geográficas del Archipiélago canario y que el transporte aéreo es prácticamente el único que se utiliza, ya que el marítimo se usa de una manera mínima para

el transporte de pasajeros, por lo que se hacía necesario aumentar la flota para que pudiera haber un ajuste entre oferta y demanda.

Ha transcurrido un año y esta situación no se ha remediado, y, además, la compañía Iberia, que en una época manifestaba la conveniencia de dejar los vuelos interinsulares porque parece que una gran parte del déficit que tenía esta compañía lo producían los vuelos interinsulares canarios, más tarde apuntaba como solución la creación de una línea de tercer nivel, que está empezando a llevarse a cabo a través de la constitución de una nueva compañía denominada BINTER, Sociedad Anónima, de la que Iberia es accionista mayoritario, y en estos últimos meses, concretamente hace unos tres, la población canaria se ha visto sorprendida con unos vuelos interinsulares de Iberia que no realiza la propia compañía —pero son vuelos de Iberia, según viene consignado en sus pasajes—, sino que son realizados por un tipo de avión distinto a lo que son los aviones de la flota de Iberia —son concretamente realizados por Boeing-737, que no están dentro, repito, de la flota de Iberia, que lo que tiene son los Boeing-747, DC-10, Airbús-300, Boeing-727 o DC-9; éste, insisto, es un Boeing-737, que no pertenece a Iberia, es propiedad de la compañía Air Europa, pero que aparece pintado con los colores y signos de Iberia, y la Tripulación, tanto la auxiliar como la técnica, pertenece a Air Europa, aunque sirven un vuelo de Iberia. Además, otra compañía denominada CANAFRICA, está también realizando algunos de estos vuelos y los pasajeros, creyendo que vuelan con Iberia lo hacen con otra compañía, tanto en su tipo de avión como en su personal técnico y auxiliar.

Por tanto, teniendo en cuenta todo lo expuesto, que la situación planteada hace un año continúa exactamente igual, sin que Iberia haya sido capaz de ajustar la oferta al exceso de demanda, es por lo que le planteamos de nuevo al señor Subsecretario de Industria, qué medidas tiene previstas la compañía Iberia para adecuar la oferta a la demanda en los vuelos interinsulares del Archipiélago canario.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por un tiempo de diez minutos, tiene la palabra el Subsecretario de Industria y Energía, don Miguel Angel Feito.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Feito Hernández): Su señoría se ha adelantado a mi respuesta. De hecho, lo que ha dicho es que se están tomando medidas para ajustar la oferta a la demanda. Tal vez la diferencia en la apreciación consiste en que usted considera que un avión, para ser considerado de Iberia, tiene que ser de las características que usted ha enumerado, y que un personal, para estar a las órdenes de Iberia, no tiene que cumplir ciertas funciones específicas —pilotar aviones o servir a los pasajeros—, sino tener un contrato directo con Iberia. Yo creo que esa concepción de lo que es gestionar una compañía no se aplica ya en ningún sitio del mundo, y supongo que no querrá usted que Iberia mantenga prácticas de gestión de una compañía que ya no se aplican en ningún sitio.

Una práctica normal, cuando hay incrementos en la demanda, es suministrar la oferta mediante las técnicas que usted ha expresado, que son perfectamente normales, y que consisten en coger aviones en aquellos lugares donde los hay, puesto que usted sabe perfectamente que la adquisición de un avión es un proceso muy largo, hay que pedirlo con bastantes años de antelación, y si Iberia hubiera de hacer frente al incremento, en la demanda que usted ha calificado de desproporcionado, mediante la adquisición de aviones, formación de pilotos y de personal, podrían pasar unos años que darían lugar a una serie de intervenciones en Canarias, yo creo, de descontento, porque no se consigue hacer frente a ese incremento de la demanda.

La forma en la que usted mismo ha dicho que se ha empezado a hacer frente a ese incremento de la demanda es la normal, con lo cual la primera pregunta creo que ya la ha contestado usted por mí.

Le quiero dar unos datos con respecto al incremento de la oferta que está prevista en el verano de 1988. En Las Palmas-Arrecife, por lo que se refiere a asientos, el incremento va a ser del 14,5; Las Palmas-Fuerteventura, 16,7; Las Palmas-Santa Cruz de la Palma, 26,5; Tenerife-Arrecife, 16,2; Tenerife-Fuerteventura, 35 por ciento; Tenerife-Santa Cruz de La Palma, 11 por ciento; Tenerife-Valverde, 5 por ciento; Santa Cruz de La Palma-Valverde, 4 por ciento. Estos son los incrementos en la oferta de asientos semanales que tiene previsto y ya ha empezado a realizar Iberia en lo que se llama período verano 1988.

A medio plazo, sin embargo, el proyecto es mucho más ambicioso, puesto que, como usted también ha adelantado, consiste en la creación de una nueva compañía, la compañía BINTER, que supone aplicar a las Islas Canarias una técnica de transporte aéreo que se aplica en todo el mundo en situaciones similares, que es la creación de una compañía de carácter regional, que además, en el caso de Canarias, supone la primera que se crea dentro de un plan de creación de otras compañías de estas características en diferentes zonas de España y la adaptación de aviones más adecuados para este tipo de transporte entre las islas, transportes de corta distancia, que permiten mayores frecuencias y flexibilidad para adaptarse a los cambios de la demanda que pueden producirse a lo largo del año, etcétera.

Como usted sabe perfectamente, la compañía ha sido ya creada. Existe además un contrato con CASA para el suministro de cuatro aviones CN-235 de 40 plazas y está a punto de tomarse la decisión sobre el modelo del avión de 70 plazas, del que también se adquirirán cuatro unidades para empezar a funcionar en la próxima temporada de invierno, octubre a marzo 1988-1989.

Concluyendo, a través de los porcentajes que le he dado se pone de manifiesto en primer lugar, que hay un incremento en la oferta a corto plazo. En segundo lugar, que hay proyecto en marcha ya muy avanzado para complementar esos vuelos que se están realizando ahora, ampliando la oferta a través de la compañía regional. Y, en tercer lugar, quiero decirle que lo que usted considera que no es un cumplimiento del compromiso del Ministro, que

es incrementar la oferta, yo considero que es efectivamente el compromiso. Hay nuevos aviones con los colores de Iberia y bajo su responsabilidad, y un personal también bajo la responsabilidad de Iberia, que está prestando los servicios que eran necesarios en este momento en Canarias.

Espero haberle convencido de que un incremento del servicio —que debe realizarse con rapidez, puesto que la explosión de la demanda en Canarias ha sido reciente— no pueda pensarse que puede ser cumplido adquiriendo nuevos aviones, que tienen plazos de entrega de varios años, como usted sabe perfectamente, y contratando a nuevo personal, que requiere una formación muy especial en el caso de los pilotos y en el caso del resto del personal de vuelo.

Esto es algo que hay que hacer con el suficiente horizonte temporal para que sea eficaz.

Espero haber respondido a su pregunta satisfactoriamente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por un tiempo máximo de cinco minutos, y para réplica, tiene la palabra el señor Montesdeoca.

El señor **MONTESDEOCA SANCHEZ**: Agradezco al señor Subsecretario de Industria y Energía su respuesta, que no me ha satisfecho plenamente. Y no me ha satisfecho plenamente por las razones que a continuación le voy a exponer.

Estamos en una Cámara eminentemente política y no técnica y, por tanto, de cualquier pregunta o de cualquier iniciativa que se plantee aquí tenemos que profundizar en su contenido político. Y lo que esta pregunta tiene de contenido político es, sobre todo, el propósito que Iberia ha venido siempre manifestando de abandonar la realización de los vuelos interinsulares, manifestaciones que han sido algunas veces expresadas abiertamente, de una manera rotunda y clara, y otras veces, cuando la población canaria reacciona en contra, entonces Iberia le pone un tupido velo a esas manifestaciones, permanece un tiempo en silencio y realiza algún tipo de acción, como es el poner en marcha una línea de tercer nivel o línea aérea regional, que al principio manifestaba que lo iba a hacer otra compañía, después que lo iba a realizar la propia compañía Iberia, y finalmente no la realiza la propia compañía Iberia, sino que la va a realizar una compañía denominada BINTER de la que Iberia es accionista y que, por tanto, tendrá una flota propia de aviones y además un personal técnico propio.

Pero aún hay más. La preocupación última es que Iberia no hace un contrato con las Compañías Air Europa y CANAFRICA para aumentar el número de vuelos en Canarias, manteniendo los que ya tiene, sino que estas compañías, Air Europa y CANAFRICA, realizan los vuelos sin que Iberia aclare a la población canaria, cuando se va a adquirir un billete, que no se va a volar con Iberia, sino que se va a volar con Air Europa o se va a volar con CANAFRICA. Hay que tener en cuenta que el transporte aéreo es un medio arriesgado, y todavía los viajeros sienten

preocupación por viajar en un avión. Por ello los viajeros quieren tener una seguridad y una garantía de que viajan con una compañía importante, como es la compañía de bandera Iberia, y no con compañías que todavía no tienen un conocimiento y un arraigo en las Islas, como son estas nuevas compañías desconocidas completamente allí, Air Europa y CANAFRICA. Por tanto, el viajero, cuando adquiere un billete de Iberia y se le pone en el billete que es de Iberia, debe viajar con un avión de Iberia y con una tripulación de Iberia, y no volar con otra compañía cuya tripulación, sobre todo su personal técnico y sus aviones, no pertenecen a la compañía Iberia, sino que pertenecen a otra compañía completamente distinta.

De estas consecuencias, señor Subsecretario, nos preocupa en primer lugar, y como problema de fondo, que Iberia tenga el propósito de abandonar de una manera definitiva los vuelos interinsulares en Canarias, dejándoselos a la compañía BINTER, de tercer nivel, y no complementando esta compañía con vuelos que realice la propia compañía Iberia, como se ha manifestado últimamente, que se dijo que los vuelos interinsulares se desarrollarían entre la compañía de tercer nivel y vuelos servidos por la propia compañía Iberia, sino que la compañía de tercer nivel, BINTER, emplea a su vez, compañías ajenas, como pueden ser en estos momentos Air Europa y CANAFRICA.

Considerando, señor Subsecretario, que el servicio aéreo en Canarias, o mejor dicho, el transporte aéreo en Canarias es un servicio público de gran trascendencia, puesto que es la única posibilidad de transporte que hay en el Archipiélago, ya que el transporte marítimo, como transporte de viajeros, está prácticamente en desuso, a excepción de las comunicaciones entre las dos islas principales, Gran Canaria y Tenerife, a través del «JET-FOILE» de la compañía Trasmediterranea; considerando estas razones, repito, es por lo que solicitamos del señor Subsecretario de Industria y Energía que transmita a la compañía Iberia el deseo de que esta compañía continúe realizando los vuelos interinsulares, sin perjuicio de que lo compatibilice con otra de tercer nivel, y que la compañía de tercer nivel, con capital de Iberia, sea complementada por la compañía Iberia, sin el auxilio de otras que son completamente desconocidas en Canarias.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por un tiempo máximo de cinco minutos, y para réplica, tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Feito Hernández): Quiero simplemente decirle que ignoro a qué declaraciones hace usted referencia; no las conozco. Lo que sí le digo es que el responsable político del Ministerio de Industria nunca ha hecho las manifestaciones a las que usted ha hecho mención, así que, repito, no sé de qué declaraciones oficiales o extraoficiales habla. Para mí valen solamente las declaraciones del Ministro de Industria, que están recogidas en las actas de esta Comisión, y yo creo que a ello es a lo que debemos atenernos. Precisamente en ellas se dice explícitamente que

los vuelos de la compañía regional servirán para complementar los actuales que se están realizando en Canarias.

Con respecto a su preocupación porque las compañías Air Europa y CANAFRICA puedan no cumplir los requisitos técnicos que tiene Iberia, yo creo que es una práctica normal en el mundo, como le digo, que cuando hay una punta de demanda, o cuando se produce un exceso de demanda en un momento determinado, hasta que puede ajustarse la oferta con aviones y con personal de Iberia, se haga subcontratando aviones y personal de otras compañías. Pero la garantía de la calidad, del control de los aviones y del personal, la da Iberia, porque si no tuvieran el mismo nivel que tiene la propia Iberia, no se hubiera contratado con estas compañías. La garantía la da Iberia, repito. Pero ocurre esto no solamente en el sector de la aviación, ocurre en la mayoría de los sectores de la industria y de los servicios, que muchas veces se subcontratan servicios, pero el responsable del control de la calidad y el que garantiza la calidad del producto que se suministra proveniente de otra compañía es la empresa que tiene la marca. Eso ocurre en el sector de automoción, en el sector de la construcción, en el sector de los seguros y, evidentemente, en el sector de la aviación en todo el mundo. No quiere decir, en ningún caso, que ello signifique que el servicio de Iberia vayan a bajar porque se subcontrate. El servicio es de Iberia, la responsabilidad es de Iberia y la garantía la da Iberia, de la misma manera que la da a cualquiera de sus aviones.

— **SOBRE RAZONES QUE JUSTIFICAN LA SUSTITUCIÓN DE LA COMPAÑÍA IBERIA POR LA COMPAÑÍA AVIACO EN TODOS LOS VUELOS QUE OPERAN CON EL PRINCIPADO DE ASTURIAS (SEÑOR ALVAREZ-CASCOS, CP)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Recupéramos el orden del día y pasamos a la pregunta formulada por el señor Alvarez-Cascos, razones que justifican la sustitución de la Compañía Iberia por la Compañía AVIACO en todos los vuelos que operan con el Principado de Asturias.

Por un tiempo máximo de diez minutos tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Conviene recordar, a efectos del «Diario de Sesiones», que la pregunta que en estos momentos paso a exponer fue aceptada a trámite en el Registro del Congreso de los Diputados el día 24 de febrero de 1988. Eso quiere decir dos cosas, en primer lugar, que se ha producido un amplio retraso en la comparecencia del Gobierno para contestarlas, tema evidente que no admite discusión, y, en segundo lugar, que desde febrero hasta ahora han ocurrido muchas cosas en relación con las razones que movían a este Diputado a formular esta pregunta.

Los hechos que han ocurrido (como casi siempre pasa cuando la táctica es dilatoria, pero la iniciativa es justificada e importante) han venido a dar la razón a lo que

ya dije en otra ocasión anterior, que los buenos vinos mejoran con el tiempo y lo que a principios de marzo hubiera podido esgrimir como argumentos en favor de lo que considero que es la solución adecuada para los problemas de comunicación de Asturias, en este momento no es sólo la opinión de un Diputado de un Grupo Político, sino que está avalada por la inmensa mayoría de la opinión pública asturiana e incluso por las propias autoridades regionales del Principado, puesto que, si fuera necesario, en la réplica no tengo ningún inconveniente en leer las declaraciones públicas de los representantes regionales, que abundan en la opinión que en febrero manifestaba mi Grupo político considerando inaceptable la sustitución de Iberia por AVIACO y, por supuesto, se exige al Ministerio de Transportes —que entendía que era quien debía comparecer aquí hoy— la vuelta de Iberia al aeropuerto de Asturias.

En todo caso, señor Subsecretario, sea de quien sea la competencia y la responsabilidad última en este tema (porque si ustedes en el Ministerio de Industria la tienen sobre Iberia, la política de transportes, mientras no se transfiera, corresponde al Ministerio de Transportes), me gustaría que sirviera trasladar al responsable correspondiente ciertas consideraciones en relación con la inconveniencia de la sustitución de Iberia por AVIACO, sobre la que le estoy pidiendo explicaciones en este momento, porque hay múltiples razones que abonan la opinión de que esta sustitución es netamente perjudicial para los intereses generales del Principado de Asturias y para los intereses concretos de los usuarios de los medios de comunicación aéreos del Principado.

En primer lugar, hay un problema de perjuicio económico, puesto que un porcentaje elevado de los viajeros que utilizan el aeropuerto de Asturias lo hacen como primer paso para ulteriores conexiones internacionales, y teniendo en cuenta las características de las tarifas internacionales, que son punto a punto, y que como tales tarifas las tenía planteadas Iberia, no es posible utilizar sus ventajas cuando la compañía que hace escala en el aeropuerto de Asturias es AVIACO, dedicada sólo a vuelos domésticos. AVIACO no puede dar unas tarifas punto a punto para los vuelos internacionales y, como consecuencia, los pasajeros asturianos en este momento están obligados a hacer la tarifa Asturias-Santiago, Asturias-Bilbao, Asturias-Madrid y, posteriormente, el correspondiente itinerario internacional hasta el que sea su punto de destino final. Hay un perjuicio económico objetivo, repito, desde el punto de vista de los pasajeros que utilizan el aeropuerto de Asturias como base para sus vuelos o enlaces internacionales.

En segundo lugar, hay un perjuicio objetivo también en la posibilidad de esos enlaces, porque ya he dicho que el número de pasajeros que utilizan el aeropuerto de Asturias para viajes internacionales es alto y en este momento han perdido posibilidades de enlace. Por ejemplo, los enlaces de los que disfrutaban los pasajeros desde Asturias a través de Bilbao ya no existen como consecuencia de la programación de AVIACO y esto no es sólo un per-

juicio económico, sino que lo es en cuanto a las posibilidades de comunicación internacional.

No voy a entrar en otras cuestiones más de andar por casa, como son las consecuencias de tener que viajar con dos compañías, con lo que eso supone de obstáculo para garantizar los enlaces y para asegurar, en supuestos de cancelación, las ventajas o las garantías mínimas que tienen los pasajeros cuando vuelan en la misma compañía. También hay razones desde el punto de vista de la imagen internacional del Principado que van en contra de que se acepte esta sustitución, porque se quiera o no la imagen internacional de Iberia y AVIACO es radicalmente distinta y la presencia en las guías internacionales, que son un vehículo importantísimo de promoción del aeropuerto de Asturias servido por AVIACO —en el caso de que salga, que en algunas guías ni siquiera aparecerá— o por Iberia, evidentemente afecta a la imagen, a la promoción turística, repito, del Principado de Asturias. En este sentido hay un perjuicio a nuestra región, si se quiere intangible pero objetivo, desde el punto de vista de la imagen internacional.

Hay también, señor Subsecretario, razones de carácter negativo desde el punto de vista del nivel de servicio que da la compañía AVIACO en Asturias. La compañía Iberia atendía los vuelos principales con Boeing-727, con capacidad para 155 plazas. Al hacerse cargo AVIACO de estos servicios los cubre con DC-9, con 110 plazas, con lo cual se pierde capacidad, y si el señor Subsecretario tiene ocasión de transmitirle a sus superiores —si es que no viajan en «Mystère»— que se acerquen por el aeropuerto, verán lo que es la lista de espera en el vuelo de Asturias, creando las naturales tensiones como consecuencia de la disminución de capacidad de los aviones que atienden esa línea. Capacidad que se traslada exactamente igual a las posibilidades del transporte de carga, porque las bodegas del 727 son mayores que las del DC-9. Además, para qué hablarle del confort, en comparación, de unos aviones a otros en todos los aspectos, y del nivel de atención del propio servicio de AVIACO en relación con Iberia, donde hay diferencias sustanciales apreciables por cualquier profano. Hay, por tanto, una pérdida del nivel de servicio medida en capacidad y en niveles de confort al estar una línea atendida por Iberia o por AVIACO.

Por tanto, señor Subsecretario, creo que hay un conjunto de razones que hacen impresentable esta decisión, que la convierten en muy negativa para Asturias. Este Gobierno toma decisiones con Asturias (y lamento que entre sus competencias no esté el área de transportes, como esperaba cuando se hizo la pregunta, porque hoy podíamos hablar de lo que está pasando en el aeropuerto de Asturias en estos momentos, tema que queda fuera, señor Presidente, de la pregunta, pero que no puedo dejar de mencionar de pasada; el Gobierno toma decisiones con Asturias, repito, y ahora se les ha ocurrido, en el momento punta del tráfico aéreo en Asturias, cerrar el aeropuerto. Esas cosas, evidentemente, no caben en una cabeza razonable, y esto al ciudadano asturiano le produce exasperación adicional cuando el cúmulo de medidas del Gobier-

no en materia de comunicaciones son una tras otra de carácter tan negativo.

Me intereso, señor Subsecretario por las razones en que se ha apoyado el Gobierno para tomar esta decisión. ¿Son razones de carácter económico? ¿Es que los ingresos medios de los vuelos con Asturias son tan negativos que aconsejaban que la compañía Iberia prescindiera de esos servicios y, como consecuencia, una compañía que tiene unos costes de explotación más baratos puede hacerse cargo de ellos? ¿Son esas las razones? ¿Son razones de baja o insuficiente ocupación de los pasajeros de Asturias? Esta podía ser otra de las razones que justificaran este cambio. En todo caso, para que me entienda, me gustaría que me explicara qué razones aconsejan al Gobierno hacer esto con el itinerario del aeropuerto de Asturias, que no son válidas para aplicarlos a cualquier otro. Por ejemplo, ¿por qué AVIACO no se hace cargo del puente aéreo con Barcelona? No es que lo esté pidiendo, señor Subsecretario, simplemente quiero razones que permitan deslindar por qué el Gobierno actúa en las comunicaciones con Asturias de una manera y de otra con otros itinerarios. Es decir, ¿qué razones diferenciales hay? Porque si las razones abundaran en que se pudieran aplicar a otros casos, a lo mejor habría que preguntarse por qué el Principado de Asturias y no otros aeropuertos del resto de la geografía española. Pienso que alguna razón tiene que haber que les permita a ustedes haber hecho esto en Asturias y no en otros itinerarios domésticos, como el que le he mencionado.

Estas son las justificaciones y las razones por las que hemos solicitado la comparecencia del Ministro de Transportes en el mes de febrero en esta Comisión, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): A efectos del tema de la ordenación del debate, como el portavoz del Grupo de Coalición Popular conoce, esta Comisión es la que bate todos los récords de preguntas y de iniciativas. Duplicamos cualquier otra Comisión en cuanto a trabajo y estamos utilizando todos los plazos y todas las fechas razonables para intentar cubrir ese abundante trabajo. Así pues, la ordenación y el posible retraso se debe no a la falta de voluntad de la Mesa en el ordenamiento de las preguntas sino simplemente al muy abundante trabajo que sus señorías generan en esta Comisión.

Sin más, tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Feito Hernández): La razón por la que hoy me encuentro aquí es para dar respuesta a la pregunta del señor Diputado sobre las razones que justifican esta sustitución de AVIACO por Iberia, que responden, fundamentalmente, al plan estratégico del grupo de transporte aéreo del INI. Creo que su señoría no entendería esta medida si no se contemplara dentro de un ámbito más amplio, porque la misma pregunta que usted me hace con respecto a Asturias puede hacer Zaragoza, puede hacer Murcia, puede hacer Valladolid —en 1987—, puede hacer Granada, puede hacer Almería, puede hacer Arrecife de Lanza-

rote —en el invierno 1987-1988—, puede hacer Vitoria y puede hacer Ibiza, y podrán hacer otras ciudades a medida que se vaya llevando a cabo este plan de racionalización, este plan estratégico del grupo de transporte aéreo de INI.

Desde el punto de vista del gestor de un «holding» —en este caso de un «subholding» de transporte aéreo— la racionalidad proviene precisamente de introducir una organización adecuada, contemplando todo el país, y lo que creo que debo explicarle es en qué consisten estas grandes líneas del plan estratégico del grupo de transporte aéreo —del que Iberia es una parte— para que usted pueda comprender por qué en Asturias se ha sustituido AVIACO por Iberia y por qué se ha sustituido en otra serie de ciudades. Comprendo que usted haga la pregunta de por qué ha ocurrido en Asturias y no en otros sitios. Supongo que si le doy esta explicación global usted comprenderá que no es una política contra Asturias como ha parecido insinuar en algún momento, cuando ha dicho que todo lo que se hace en Asturias es negativo, o algo similar. Podrá usted comprender que no es una política específicamente definida para Asturias, porque parece que Iberia tiene una política específica para causar problemas especiales en Asturias. Le aseguro que no es así. Más bien, en general, la política es la contraria.

Por lo que se refiere al punto concreto al que usted hace referencia, le diré que el plan estratégico del grupo de transporte aéreo del Instituto Nacional de Industria incluye una especialización de sus compañías. Pretende centrar la actividad del transporte internacional en Iberia y del transporte doméstico en AVIACO. Pretende, a su vez, crear una serie de compañías de ámbito regional. Hay ya un primer caso, que es el caso de BÍNTER, pero están en estudio otras compañías que podrán establecerse en otras regiones. Pretende, por otro lado, deslindar también la actividad de «charter» que realizaban antes otras compañías del grupo y para ello se ha constituido la Compañía VIVA junto con LUFTHANSA, que será la especialista, por así decir, del grupo INI en tráfico «charter». Se está desarrollando también una actividad específica de carga.

Por lo que se refiere a los vuelos domésticos, la política es de transferencia progresiva a AVIACO. Este programa supone la cesión paulatina de tráfico doméstico a AVIACO y tiene como objeto lograr —como le decía— una especialización de esta Compañía por aeropuertos y por rutas hasta llegar, en el horizonte del plan, a una situación en la que AVIACO opere en todos los aeropuertos nacionales e Iberia sólo en los que tengan servicios internacionales regulares. Ello indica que la medida tomada en Asturias se inserta en un plan amplio de racionalización del grupo de transporte aéreo. Desgraciadamente, en esto no somos originales, es decir, no es una idea que se le haya ocurrido sólo al grupo INI en el mundo, sino que se le ha ocurrido a bastantes grupos, tanto públicos como privados, en otros países, que en gestión de grupos de transporte aéreo están más avanzados que nosotros.

Como le decía, de acuerdo con estos principios enunciados, en 1987 se produjo la transferencia de los vuelos domésticos operados a y desde los aeropuertos de Zara-

goza, Murcia y Valladolid. Para la temporada invierno 1987-1988, se hizo lo propio con los vuelos a y desde Granada y Almería, así como las conexiones desde la península con el aeropuerto de Arrecife de Lanzarote y ya en 1988 y para la temporada de verano, es decir, desde el mes de abril, se ha hecho otro tanto con los vuelos desde y a Asturias que es a lo que usted hace referencia en su pregunta—, Vitoria e Ibiza, añadiéndose a ello también la transferencia de 35 frecuencias semanales en vuelos interinsulares desde Las Palmas-Arrecife, Fuerteventura-Santa Cruz de La Palma y Tenerife-Arrecife.

Concretamente, la transferencia de operativo de Asturias ha supuesto, desde nuestro punto de vista, una mejora de la oferta de AVIACO sobre la que venía haciéndose por Iberia, como se aprecia por el hecho de un incremento del 16,7 por ciento de la oferta en Madrid-Oviedo, y del 24,2 en la ruta Barcelona-Oviedo.

Hay otra serie de argumentos que podrían esgrimirse para contestar a sus apreciaciones puntuales. Usted considera que ha habido un empeoramiento en algunos aspectos. Puede ser que haya habido ese pequeño empeoramiento en algunos aspectos, pero de lo que no cabe duda es que ha habido unas mejoras en otros, como puede ser en asientos-semana, que, como le digo, se ha incrementado en un caso en el 24,2 por ciento y en otro en el 16,7 por ciento.

Algunas de las observaciones que usted plantea como problemas son relativos, porque tener una capacidad mayor en los aviones, evidentemente es mejor, pero cuando no se cubre es lo que se llama una capacidad sedentaria. Desde luego, sería mucho mejor realizar ese vuelo con un avión más grande y con asientos todos de primera, pero comprenderá que los intereses por los que debe velar un gobierno son los intereses generales del país y el grupo de compañías debe actuar tratando de maximizar el bienestar y los servicios para todo el país.

Nosotros consideramos, además, que una vez que se realice el proceso de ajuste necesario en toda transformación —y más en una compañía o en un grupo de compañías aéreas que son, como usted sabe de difícil gestión—, el servicio mejorará notablemente para todos. Entre otras cosas, la división de competencias entre las diferentes compañías que forman el grupo responde a un principio muy elemental, que cada vez se está imponiendo más en las compañías aéreas, que es el de aplicación de métodos de gestión que permita prever los desajustes entre oferta y demanda a través de estudios estadísticos, y esto solamente se puede hacer si se produce una especialización de compañías en las diferentes áreas del tráfico. Usted comprende perfectamente que no es lo mismo el tráfico internacional y los problemas que éste plantea que los que plantea el tráfico doméstico. Son totalmente diferentes y están sometidos a influencias también diferentes.

En consecuencia, la sustitución de AVIACO por Iberia en el Principado de Asturias responde, como le digo, a una estrategia general de grupo, que tiene como objetivo fundamental mejorar al servicio del transporte aéreo en España, tanto a nivel doméstico como a nivel internacional y a nivel regional. Y por lo que se refiere a los supuestos

problemas que causa en Asturias esta transformación, lo que le digo es que los estudios previos realizados por Iberia ponen de manifiesto que no se están produciendo los problemas de desabastecimiento que usted señala, es más, se ha conseguido suministrar asientos de vuelo de una forma mucho más racional para Asturias.

Dice usted que Iberia tiene mejor imagen que AVIACO. Es una opinión suya. Iberia tiene mejor imagen que AVIACO porque Iberia es una compañía internacional. De la misma manera que si yo le pregunto a usted qué imagen tiene CONDOR y qué imagen tiene LUFTHANSA, me dirá que tiene mejor imagen LUFTHANSA que CONDOR. Sin embargo, la mayoría de los vuelos interiores en Alemania los realiza CONDOR, que es una compañía algo diferente a LUFTHANSA, evidentemente, pero nadie se rasga las vestiduras en Alemania porque los aviones que los lleven sean los de CONDOR. Yo creo que tenemos que superar esa idea un poco antigua en cuanto a que el prestigio de una región se basa en la compañía que le una con el resto del país. Asturias tiene una serie de valores turísticos suficientemente importantes como para que no se vea afectada porque en los folletos aparezca Iberia o AVIACO. Si fuera así, habría que hacer una política turística muy importante en Asturias para contrarrestar este problema.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Para réplica y por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: No han sido especialmente clarificadoras las razones que acaba de exponer el señor Subsecretario, ni tampoco demasiado convincentes. Esto se confirma en el tono de los argumentos que se acaban de dar. Pero antes de extraer algunas conclusiones me va a permitir hacer dos puntualizaciones.

En primer lugar, ustedes, efectivamente, han mejorado la oferta de asientos, pero han mejorado la oferta de asientos vacíos, y lo que piden los usuarios de Asturias es que mejoren la oferta de asientos a ocupar. Le voy a poner un ejemplo muy concreto. Ustedes han disminuido la oferta de asientos en los vuelos de la mañana y de la noche, que son los que tienen demanda, y han establecido un vuelo a las 11 de la mañana que no tiene prácticamente ocupación. Tan es así que ahora ustedes van a cancelar este vuelo de AVIACO por falta de ocupación. Por tanto, lo que estamos pidiendo es que mejore la oferta de asientos susceptibles de ser ocupados, no que mejoren la oferta de asientos de viajar en vacío y luego, como consecuencia de ello, utilizar este argumento para cancelar el vuelo, que es lo que van a hacer ustedes próximamente.

En segundo lugar, tomo buena nota de que, desde el punto de vista de los intereses generales del país, es conveniente que otros servicios —y ahora diré por qué— estén atendidos por Boeing-727, y que, en cambio, estos intereses aconsejan que los vuelos de Asturias estén atendidos por el nivel de confort del DC-9. Es decir, que hay aviones de primera para pasajeros de primera en otras re-

giones, vuelos de segunda para pasajeros de segunda en la región asturiana.

En el año 1986 ya me contestaron diciéndome que el problema que originaba el proyecto de sustitución de Iberia por AVIACO era el cumplimiento de un laudo —estoy leyendo la respuesta del Gobierno a mi pregunta— en virtud del cual, al tener que hacer menos horas los pilotos de Iberia, no podían atender todos los itinerarios que tenía Iberia y, como consecuencia, estaban pasando a AVIACO y vuelos «charter» esos itinerarios. Este es el origen, y no ese famoso plan estratégico que acaba de mencionar, al menos según las propias confirmaciones de los escritos que remite el Gobierno en contestación a las preguntas. Es una consecuencia de que ustedes, en Iberia, no quieren cubrir el número suficiente de pilotos que se necesitarían, y después algunas regiones —concretamente Asturias— pagan las consecuencias de estas insuficiencias.

¿Y por qué lo paga Asturias? En un documento confidencial, que como todos los documentos confidenciales ya ha publicado la prensa, dirigido al comité de empresa, ustedes confirman esto y, además, abundan en la opinión de que esta sustitución se puede hacer en Asturias porque las razones políticas aconsejan que se haga allí donde habrá una respuesta política menor que en otras comunidades autónomas. Para ustedes Asturias es un terreno propicio para cualquier operación política sin contestación, y esas son las razones últimas que justifican esa decisión que, por razones objetivas, no debían haber tomado.

Finalmente, apunto algo que, a mi juicio, está también en el fondo de esta decisión y que hasta ahora no ha sido objeto de debate, pero tendrá que serlo en un futuro inmediato. Yo creo que detrás de esto no hay una política razonable de reestructuración de compañías, porque si perdiera dinero Iberia lo perdería exactamente igual AVIACO con la misma ocupación —si diera el mismo nivel de servicio—, sino que hay un intento de ganar, a través de mecanismos de competencia entre compañías, lo que, por otra parte, ustedes están dispuestos a ceder en los acuerdos con la Comunidad Económica Europea. Me explico.

Desde finales del pasado año hay una serie de decisiones del Consejo relativas a la ordenación del transporte, y yo lamento que sea el señor Subsecretario de Industria el que tenga que entrar en este debate, porque no es responsabilidad suya. Entre estas decisiones, hay una muy importante, de 14 de diciembre de 1987, relativa a la distribución de capacidad de pasajeros entre compañías aéreas, donde se regulan los mecanismos para el establecimiento de líneas y las correspondientes cuotas de participación entre aeropuertos de categoría uno, aeropuertos de categoría tres, que son los regionales y que por definición en el anexo 2 de esta decisión del Consejo, son todos los demás aeropuertos abiertos oficialmente a servicios regulares internacionales. Y aquí está la madre del cordero.

Ustedes creo que están evitando que entren en categoría tres una serie de aeropuertos nacionales, en particular el de Asturias, porque de esa manera no es posible aplicar, a aquellos aeropuertos que no estén en ninguna de es-

tas tres categorías, la liberalización que ofrece el marco comunitario de este paquete de decisiones. Pienso que ustedes han excluido a Iberia de atender el aeropuerto de Asturias porque de esa manera cercenaban la posibilidad de que desde el aeropuerto de Asturias se pudieran —y termino, señor Presidente— establecer servicios regulares internacionales, al amparo de la decisión del Consejo relativa a esa liberalización del transporte aéreo. Con esta decisión ustedes evitan que pueda haber competencia de otras compañías en un marco que llaman de liberalización en el transporte aéreo, pero también con esta decisión proteccionista ustedes lo que están cerrando son las puertas a que Asturias, concretamente —otras regiones dirán lo que consideren oportuno—, tenga en el marco del acuerdo de liberalización posibilidad de mejorar sus enlaces internacionales sobre la base de la competencia. Creo que este es el motivo último de la política que ustedes están practicando y han puesto en marcha este año en el aeropuerto de Asturias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Feito Hernández): El primer vuelo de la mañana en Asturias tiene un índice de ocupación del 60,2 por ciento, el vuelo al que usted hacía referencia y que se realizaba con el primer Boeing. Esa ha sido una de las razones que ha dado lugar a este cambio, precisamente para hacer una oferta más flexible que pudiera adaptarse mejor a la demanda potencial. Pero lo que usted está argumentando es que se ha reducido la capacidad de un vuelo que tenía como media un exceso de más del 40 por ciento. Yo le he contestado con un dato y luego las valoraciones cada uno las hace como cree conveniente.

Argumenta usted que debido a una serie de decisiones de la Comunidad Económica Europea en el área del transporte aéreo, se han tomado otra serie de decisiones específicamente dirigidas a evitar que Asturias pueda tener un «status» distinto al actual. Yo le digo que, afortunadamente, la estrategia que está llevando el INI en el área del transporte aéreo es anterior a las decisiones de la Comunidad Económica Europea, y que deberían haberse tomado con o sin política liberalizadora en dicha Comunidad. Lo que ocurre es que la política liberalizadora hace mucho más necesario que el grupo de compañías del INI se racionalice para ser competitivo a nivel europeo. Esta política responde a un plan de mejora de la competitividad, a través de una gestión más eficaz y a través de un mejor servicio, pero no responde en absoluto, como parece que se traduce de sus palabras, a un maquiavélico plan para causar problemas específicos a Asturias. Le aseguro a S. S. que no está en la intención del Gobierno —más bien lo contrario, y creo que con los hechos se demuestra— que su política vaya dirigida a causar problemas especiales a Asturias, ni muchísimo menos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Muchas gracias, señor Subsecretario.

— **SOBRE MEDIDAS A ADOPTAR POR EL GOBIERNO PARA HACER FRENTE A LA PERDIDA DE COMPETITIVIDAD ESPAÑOLA QUE SE REFLEJA EN EL DETERIORO DE NUESTRA BALANZA COMERCIAL (SEÑORA ESTEVAN BOLEA, CP)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): La pregunta siguiente la formula la señora Estevan Bolea, sobre medidas a adoptar por el Gobierno para hacer frente a la pérdida de la competitividad española, que se refleja en el deterioro de nuestra balanza comercial.

Tiene la palabra la señora Estevan por un tiempo máximo de diez minutos.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Muchas gracias señor Subsecretario de Industria y Energía por su presencia en esta sesión al objeto de darnos información sobre su Ministerio y escuchar nuestra inquietud sobre el deterioro de nuestra balanza comercial, sobre todo porque esta pregunta se relaciona con la situación real de nuestra industria respecto a su competitividad.

Como es breve el tiempo del que disponemos y, además, el Reglamento de la Cámara me permite en este momento hablar durante diez minutos —cuando no parece lo racional—, voy a someter a su consideración algunas cifras que usted conoce sobradamente, pero que me van a ahorrar largas explicaciones.

En los cinco primeros meses de 1988, hasta mayo, el déficit comercial ha aumentado casi un 25 por ciento y supera los 850.000 millones de pesetas. De estos valores, lo que a nosotros nos preocupa son las cifras referidas a la Comunidad Económica Europea. Las importaciones procedentes de los países de la Comunidad han aumentando un 25,6 por ciento y las exportaciones un 5,3 por ciento. Estas cifras son preocupantes porque conforme se rebajen los aranceles pueden aumentar. Sobre todo son muy inquietantes para el 1 de enero de 1993, y no le digo nada nuevo al señor Subsecretario, porque seguramente comparte tanto o más nuestras inquietudes.

El segundo punto que hay que tener en cuenta es que el nivel de competitividad en nuestra industria es del orden del 75 por ciento de la europea, y es bien conocido el poco esfuerzo que se está haciendo en I + D y concretamente en la industria privada.

Respecto a los datos de 1987 sobre la competitividad —datos de todos los países de la OCDE— España ocupa el antepenúltimo lugar, sólo tenemos detrás a Portugal y a Grecia, porque incluso Turquía está por delante, y hemos bajado un puesto con respecto a 1986, lo cual vuelve a ser preocupante.

Es verdad que la mejora de la productividad, que redundará en la competitividad, requiere una modernización del equipo productivo. Desde este punto de vista es positivo que gran parte de las importaciones sean en bienes de equipo no puedan ser suministrados por la industria nacional, que no es capaz de dar respuesta a esa demanda. La empresa pública, en el sector de bienes de equipo, que es el que está permitiendo la renovación de nuestro

equipo industrial, o el de electrónica o manufacturas, no da respuesta a estas necesidades.

Yo quiero recordarle al señor Subsecretario, por ejemplo, el caso de ATEINSA y Maquinista Terrestre Marítima en relación con el PTF, Plan de Transporte Ferroviario. Estas empresas pierden dinero desde hace muchos años y en este momento, de las muchas ofertas que hay para suministrar parte de los bienes del PTF, se está buscando un tecnólogo que al mismo tiempo se haga cargo de Maquinista Terrestre Marítima y ATEINSA. Es bien triste que tengamos que pensar en el tecnólogo que «cargue», entre comillas, con estas empresas que si hubieran tenido una política tecnológica distinta podrían ser competitivas.

Señor Subsecretario, yo siempre pongo el ejemplo de las calderas, que es lo más elemental que hay. España no tiene tecnología ni siquiera para fabricar una triste caldera de carbón de pequeñas centrales térmicas. Yo creo que con eso está dicho todo.

Respecto a la competitividad, yo no sólo quiero hablarle de precios, sino de algo que está en el corazón de esta intervención que le estoy haciendo, que es la calidad. La industria española, si de una vez por todas no se da cuenta de que tiene que mejorar su calidad —factor que tradicionalmente ha tenido poco en cuenta, pero lo grave es que sigue igual—, no va a tener mercado. Sin calidad no hay mercados, sin diseño tampoco y hacen falta, igualmente, redes comerciales, asistencia técnica y, sobre todo, innovación tecnológica. Si a todo ello añadimos el alto valor de la peseta y los muy altos tipos de interés de España, se tiene una breve idea de la situación en que opera nuestra producción industrial.

Señor Subsecretario, nuestro Grupo sabe muy bien que ni usted ni el Ministro de Industria son los responsables directos del déficit presupuestario ni de la política presupuestaria y fiscal —que son la causa principal de que el interés preferencial a un año en España en este momento se sitúe en una cifra del 16 por ciento, cuando en Europa como valor medio se sitúa en el 5 por ciento—, pero el Gobierno socialista al que usted pertenece sí es el responsable.

Hay algo más. Estos altos tipos de interés son los que hacen que llegue a España mucho dinero caliente y ello contribuye de forma definitiva al déficit de la balanza comercial al elevar el tipo de cambio de la peseta.

Ante esta situación, muy breve y sintéticamente expuesta donde parte del componente no es algo que esté en su mano resolver como perteneciente al Ministerio de Industria, pero sí como perteneciente al Gobierno en general, las preguntas concretas que queremos formularle son: ¿Qué medidas específicas está llevando a cabo el Ministerio para potenciar la mejora de calidad de nuestros productos industriales y la innovación tecnológica? A este respecto quiero decirle que a nosotros nos parece que el CDETI es poco más que un centro de financiación, que acepta los programas y los proyectos que le llegan, pero sin ninguna selectividad, y la prueba es que sus resultados son pobrísimos, como hemos podido ver en la comparecencia del Director del CDETI o de la Directora Ge-

neral de Innovación Tecnológica en la Comisión de Investigación y Ciencia del Senado.

¿Cómo se potencia, también, la presencia de las redes comerciales españolas con el mercado exterior y cómo piensan —referido a la industria pública— que puede adecuarse a la demanda de bienes y productos?

Esto es todo, señor Subsecretario. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por un tiempo de diez minutos, tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Feito Hernández): La pregunta inicialmente formulada podía entenderse de varias maneras, pero yo creo que usted, con su intervención, me ha facilitado la respuesta, porque efectivamente una parte del problema del deterioro de nuestra balanza comercial responde a razones coyunturales, a la evolución de nuestro tipo de cambio y también a un fenómeno que yo creo que hace que ese deterioro de nuestra balanza comercial no sea tan grave en estos primeros años, que es el fuerte crecimiento de nuestra economía en comparación con economías de nuestro entorno y el enorme esfuerzo inversor que están realizando las empresas españolas para modernizarse.

Usted conoce perfectamente las tasas de crecimiento de la inversión en estos últimos años y también que uno de los componentes que más rápidamente ha crecido entre las importaciones es la de bienes de equipo. Es decir, que parte de la importación es consecuencia de un mayor crecimiento de la economía española, pero también de un mayor crecimiento de nuestras importaciones de bienes de equipo.

Por otro lado, el deterioro también se debe a que al producirse ese «boom» en la demanda, una parte de nuestras exportaciones se han dirigido al mercado interior. Es decir, que una parte de la exportación que antes realizaba, por ejemplo, el sector de automoción, no lo está realizando ahora porque están encontrando mercados en el interior y es lógico en consecuencia, que los efectos del crecimiento de la renta en España, de la demanda de consumo, de la demanda de inversión hayan provocado un incremento del déficit comercial.

Sin embargo, no quiero que entienda mis palabras como una justificación para transmitir la idea de que no debemos preocuparnos del déficit. Yo creo que el déficit tiene una serie de componentes que no son preocupantes, pero la competitividad sí es un problema en nuestra industria. Y sobre todo cuando desaparezca la protección que todavía nos queda, después del año 1992, por nuestra plena integración en la Comunidad Económica Europea, y cuando empiecen a entrar en vigor algunas de las medidas del mercado interior o único previstas para 1992, el grado de competencia al que se verán sometidas nuestras empresas será bastante mayor y tendrán que incrementar su competitividad.

Somos conscientes de este problema, y yo creo que usted conoce —porque le fue remitido, pero caso de que no lo tenga yo encantado volvería a enviárselo— un docu-

mento que elaboró el Ministerio de Industria con la política industrial de cara a 1992, en el que se define la estrategia que pensamos que las empresas industriales españolas deben desarrollar para ser competitivas.

Ese documento tiene una idea básica, que es que el reto de 1992 hay que afrontarlo definiendo cada uno de los agentes económicos de la sociedad española un plan estratégico. Cada una de las empresas españolas, repito, debe definir su propia estrategia empresarial para hacer frente a este reto. Evidentemente, el Gobierno tiene alguna responsabilidad, que es definir las grandes líneas de la política, así como poner algunos medios al servicio de las empresas. Esa es una condición en algunos casos tal vez necesaria, pero desde luego no suficiente, porque el reto de 1992 es fundamentalmente de definición de estrategias empresariales por parte de los agentes económicos que yo creo que tienen el protagonismo, que son las empresas, y no me refiero exclusivamente a empresas privadas, sino también a públicas.

En consecuencia, en la reflexión que hizo el Ministerio de Industria, nosotros identificábamos cinco áreas fundamentales de actuación. Decíamos, en primer lugar, que deberíamos continuar con los procesos de ajuste de la estructura industrial, y ahí seleccionábamos dos sectores en los que nos parecía que la participación del sector público era fundamental, que eran los sectores de adaptación de la siderurgia y de la construcción naval. El Ministerio de Industria tiene un papel protagonista importante en los ajustes del sector siderúrgico y del sector naval y lo tendrá que seguir teniéndolo en los próximos años.

El concepto que hace unos años lanzó el Ministro de Industria y que en el aquel momento sonó a que era decir lo mismo pero de otra manera, esto es, el ajuste permanente, creo que ahora se empieza a entender que tenía un significado que trascendía a un eufemismo para hablar de reconversión, reconversión como fenómeno traumático que se produce en un momento determinado cuando llevábamos un atraso con respecto al ajuste que se había realizado en otros países de la Comunidad Económica Europea, y que se sustituye por una actitud, por una forma de abordar permanentemente los excesos de capacidad que puedan producirse en el futuro. Esto, que repito, exige un cierto protagonismo en sectores como el siderúrgico y el naval, necesita, sin embargo, una actitud permanente en el resto de los sectores de la economía española, pero en los que el protagonismo debe corresponder a los empresarios.

Por otro lado, decíamos que la segunda área de actuación era la de la internacionalización de la empresa industrial española. Desgraciadamente, durante muchos años España ha sido un mercado muy cerrado. Ha sido cerrado en el momento de la expansión, en el cual podían haberse consolidado algunas de nuestras empresas con tecnología. Algunas de nuestras empresas podían haber llegado a internacionalizarse, como ocurrió en otros países del entorno, pero por estas razones históricas desgraciadas que nos tocó vivir considero que nuestro aislamiento ha hecho que nuestras empresas exporten poco, que no desarrollen su tecnología porque prefieren comprarla en

el exterior, que no estén presentes a través de redes de comercialización, a través de centros productivos en otros países. Recordará la idea, muy generalizada en España que aún subsiste, de que invertir fuera era malo porque era exportar capital, idea que se ha demostrado absolutamente errónea y que, además, iba en contra de la tendencia que se produjo en el mundo después de la segunda guerra mundial, donde las grandes empresas que se han consolidado son precisamente aquellas que han exportado fuera, han invertido capital en el exterior y de esa manera han podido consolidar los puestos de trabajo en el interior. Esta idea que ha estado muy generalizada, no sólo entre los empresarios, sino en la sociedad española, ha supuesto un cierto retraso. De ahí la idea en la que insistimos de internacionalización de la empresa a través de la inversión en el exterior, a través de la creación de redes comerciales en el exterior, a través de «Joint-ventures», etcétera.

Hay casos muy concretos de internacionalización de la empresa industrial en el área que afecta al Ministerio de Industria, como en el de la tecnología. Su señoría hacía referencia a nuestro retraso tecnológico. Este es un dato que —supongo que estará de acuerdo conmigo— no se debe al Gobierno socialista, sino a toda una historia en la que los socialistas han tenido relativamente poca responsabilidad, pero de ello no nos congratulamos; en realidad lo sentimos. Hubiéramos preferido que los que fueron dirigentes de este país en el siglo XIX y principios del XX hubieran tenido una visión más adecuada de los intereses de España en lo que se refiere a tecnología.

Pero estamos donde estamos y lo que le quería señalar es que en el área de la tecnología mantenemos una doble estrategia: por un lado tratamos de potenciar la innovación de todas aquellas empresas que tienen un proyecto de innovación, de desarrollo tecnológico. Lo que está claro es que ningún Gobierno puede inventarse las empresas y las iniciativas; las empresas tienen que tener iniciativa propia, por lo que, por un lado, apoyamos todas las iniciativas mediante la forma que podemos hacerlo, mediante la financiación, facilitando la utilización del capital humano que existe en las universidades, en los centros públicos de investigación, como el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y departamentos universitarios, en estrecha colaboración con el Ministerio de Educación, y, por otro lado, tratamos de quemar etapas, apoyando la participación de empresas españolas en programas internacionales. De ahí la participación de España en el programa Eureka, que ha sido fuertemente potenciado desde el Ministerio de Industria y que ha dado como resultado la participación de nuestro país en, si no recuerdo mal, 51 proyectos europeos de alta tecnología. Por otro lado, se está haciendo un esfuerzo para que España participe en la Agencia Espacial Europea, incrementando cada vez más nuestro nivel tecnológico. Como es conocido de todos hemos pasado de una situación en la que las empresas españolas participaban en áreas con relativo contenido tecnológico a áreas de contenido tecnológico muy respetable, como en el programa Airbus, que, como seguramente saben, ha sido el primer avión en la historia de la

aviación civil que ha utilizado un estabilizador de fibra carbono que precisamente ha sido fabricado por una empresa española. Podría citarle más ejemplos, pero creo con los expuestos queda apoyada mi argumentación.

Por otro lado, creo que un país como España no puede abandonar otra área de gran importancia para la competitividad, como el diseño, el control de las marcas propias, la calidad a la que S. S. hacía referencia. Desde el punto de vista del diseño, el Ministerio de Industria puso en marcha antes del ingreso de España en el Mercado Común unos planes llamados intangibles que lo que han pretendido ha sido estimular a las empresas para que incorporen como factor productivo, de competitividad, el diseño industrial, la diferenciación del producto, la moda, etcétera. Esto nos parecía obvio a través del análisis de la situación española. España es un país en el que las artes plásticas han ocupado históricamente, y aún en nuestros tiempos, uno de los primeros niveles del mundo y, sin embargo, los industriales españoles no habían sido capaces de incorporar esta creatividad al producto industrial que, por otro lado, parecía elemental. Desde luego, nuestros vecinos italianos lo hicieron con mucho éxito partiendo de una situación muy parecida por lo que se refiere a la creatividad aplicada a las artes plásticas. Esta idea elemental es la que nos llevó —y en eso estoy de acuerdo con sus observaciones— a apoyar una política de incorporación del diseño al producto industrial. Además, tiene la ventaja de que muchos de estos productos, sobre todo los del sector de moda, son productos intensivos de mano de obra que nos permiten defender el empleo, que en algunos sectores es muy importante, e incluso, crear más empleo. Pero el éxito no depende exclusivamente de una política voluntarista del Gobierno, sino también de que las iniciativas empresariales tengan éxito. Los medios, desde luego, se están poniendo y al primer plan dirigido al sector textil han seguido otra serie de planes para la industria manufacturera, de bisutería, de calzado, de la piel, del mueble, etcétera.

Por otro lado, somos perfectamente conscientes de que en ciertas áreas la única forma de competir es mediante un tamaño superior de nuestras unidades empresariales. Un tamaño superior, evidentemente, puede ser condición necesaria, pero no suficiente. Creo que en eso todos estamos de acuerdo. Es necesario el mayor tamaño, no por el mayor tamaño en sí, sino para obtener ciertas economías de escala, para poder abordar ciertas inversiones, para poder utilizar instrumentos que con un tamaño inferior no es posible. Sin embargo, el tamaño superior para nuestra industria también es relativo ya, porque creo que —y lo he señalado anteriormente cuando he hecho referencia a la necesidad de internacionalizar nuestras empresas— el tamaño superior de nuestras empresas a veces hay que buscarlo no para que puedan existir como tales, sino para que tengan un peso específico suficiente, para poderse incorporar a grupos europeos de mayor tamaño. Hay áreas donde si buscamos un mayor tamaño no es para competir con ese tamaño en los mercados internacionales, sino para podernos incorporar a grandes grupos europeos en

sectores de tecnología muy avanzada y cuyo avance se acelera con el paso del tiempo.

En consecuencia, creo que puedo decir que existe una política definida para el incremento de la productividad de nuestras empresas en diferentes áreas, que, además, esta política se ha plasmado en un documento que se ha hecho público hace ya una serie de meses y que una parte del éxito corresponde al esfuerzo que nuestras empresas industriales, nuestros sindicatos, que nuestra sociedad en conjunto sea capaz de hacer para enfrentarse a los retos que se derivan del ingreso de España en el Mercado Común y del mercado único en 1992.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Muchas gracias, señor Subsecretario.

Para consumir un turno de réplica y por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra la señora Estevan Bolea.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Subsecretario, en su exposición aparece una cierta resignación ante la situación de la industria española. Yo no le estoy hablando de acciones aisladas, que considero bastante descoordinadas y que no representan gran cosa en la industria nacional, como son las actuaciones Eureka o la agencia espacial europea o el Airbus. Yo le estoy hablando de la gran masa de ese millón de industrias españolas que existen, los que fabrican zapatos, los textiles, etcétera, en las que hay que realizar muchas actuaciones a pesar de las que se llevan hechas. ¿Cuántos años ha durado la reconstrucción del sector textil algodónero y lanero? Como es algo que usted ha vivido muy de cerca en su antigua Dirección General, a lo mejor lo recuerda. Con eso quiero decir que no empezamos ahora.

Yo sí conozco muy bien el documento del Ministerio de Industria, lo he leído detenidamente, y tengo que decirle que está lleno de buena voluntad. También me da la impresión de que es la traducción de un documento de un organismo internacional o, como hemos leído muchos en otros países, como si más que dimanantes de ministerios, el origen de estos documentos correspondiera a asociaciones científicas y técnicas. Creo que este documento es muy general. Esta es la razón por la que desearía que nos concretara un poco más los puntos de este documento.

Es verdad, usted tiene razón, que puede satisfacer la inversión en importación en bienes de equipo. ¡Faltaría más! Tenemos una industria que se nos cae a trozos y se tiene que renovar forzosamente, pero lo triste es que nuestra industria española no sea capaz de dar respuesta a esas demandas, que no seamos capaces de hacer cosas que, a lo mejor, son muy sencillas no sólo en lo que se refiere a la tecnología, sino también en cuanto a productividad, a costo, a competitividad. No me refiero sólo a los bienes de equipo; me refiero, también, a las manufacturas.

Usted dice que se prevé un plan estratégico para cada empresa; usted no puede hacer nada con las empresas privadas, pero sí con las públicas; como ha señalado muy bien, hace unos meses elaboraron el documento de las ta-

pas rojas. Desearía que usted nos dijera cuánto se ha recibido en las empresas públicas, pero voy a formularle una pregunta concreta: ¿a qué llama usted procesos de ajuste en la estructura industrial como por ejemplo, en la siderurgia o en la construcción naval? En la Comunidad Económica Europea sobran 30 millones de toneladas de acero de capacidad y, de ellas, 20 millones de productos planos. Me supongo que ustedes tendrán en cuenta este dato dentro de ese proceso de ajuste de la siderurgia. ¿Cómo va a quedar ENSIDESA? ¿Cómo va a quedar Altos Hornos de Vizcaya? Lo tendrán estudiado, esta Diputada está en ello en esos momentos; desde el punto de vista de ENSIDESA, que ha recibido 350.000 millones en subvenciones y 180.000 millones para Altos Hornos de Vizcaya, hay que manifestar que no es una cantidad pequeña ni es una situación fácil.

¿Llama usted ajuste permanente a despedir personal o llama ajuste permanente a ocuparse de los datos que yo le apuntaba para mejorar la competitividad? Usted habla también de la internacionalización de la industria española, pero la industria extranjera se está viniendo a España. Señor Subsecretario, España es una almoneda. Ya no sé qué nos queda, por ejemplo, en el sector alimentario, sector que tiene un gran futuro, que no necesita grandes empresas, aunque las pequeñas empresas, desde las empresas de galletas hasta el tomate o hasta lo que usted quiera, las están comprando multinacionales, pero para ser eficaces, competitivas, productivas no tienen que ser grandes grupos internacionales. Lo que ocurre es que como eso sí es negocio, como eso sí tiene mercado, como eso sí es fácil, ellos están viniendo a comprar. Esto tiene que ver algo con la política económica de este Gobierno, no es por casualidad, y todo ello sumado a las numerosísimas subvenciones.

Usted manifiesta que la tecnología es un problema de años; es verdad, pero quiero recordarle que es en los últimos seis años, cuando está el Gobierno socialista o, si usted quiere, como mucho en los últimos ocho años, cuando la industria mundial avanzada está acudiendo a la robótica, a las telecomunicaciones, a la fotónica, a la informática, es decir, es ahora cuando todas esas empresas se están poniendo al día y no lo están haciendo las empresas españolas.

Finalmente, he de señalar que me preocupa que el señor Ministro de Industria y usted mismo ahora hablen siempre de grandes empresas. A ustedes les ha dado ahora por la fusión de los bancos, por que las grandes empresas se conviertan en empresas todavía más grandes. Puede que sean más eficaces. Nuestra experiencia a lo largo de los años pasados no nos ha demostrado esto, las grandes empresas han sido menos operativas que las medianas, pero si eso fuera así, la fusión de grandes empresas daría lugar a grandes excedentes de personal, habría que despedir a mucha gente, y eso liga con nuestro problema de empleo y de desempleo. Son las pequeñas y medianas empresas las que crean puestos de trabajo.

Por consiguiente, mi pregunta concreta y final junto con la referida al sector textil, así como las demás preguntas que le he formulado, es la siguiente: en las peque-

ñas y medianas empresas o en las grandes públicas, en las que usted quiera, ¿de qué manera van a potenciar ustedes el factor calidad? El factor fiscal se lo tendrán que hacer llegar a sus compañeros de Gobierno. Voy a ponerle un ejemplo para que usted entienda mi pregunta. Si usted va por Nueva York verá zapatos italianos y españoles en el mismo escaparate. Los italianos valen 20.000 pesetas y los españoles 5.000. Esto se explica inmediatamente. Hay que verlos. El costo de producción es el mismo; el diseño, la calidad, el acabado, el gusto de los italianos es espléndido, mientras que el de los españoles es menos espléndido, y ahí está el precio. Ya sé que hay un plan de proyectos intangibles desde hace unos años, pero perdóneme que le diga que es intangible porque no se ven los resultados. Usted puede decirme que son a largo plazo. En los sectores textil y del calzado son cada temporada, y eso debería reflejarse, pero no lo vemos por ninguna parte. En consecuencia, ¿qué otras medidas, aparte de las ya tomadas, piensan ustedes que puede abarcar el Ministerio de Industria en este momento?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Feito Hernández): Se me han formulado varias preguntas. En consecuencia, procuraré contestar telegráficamente.

Dice usted que nos preocupamos fundamentalmente de las grandes empresas y no de las pequeñas. He de señalar a su señoría que el 80 por ciento del presupuesto del Ministerio de Industria se destina a pequeñas y medianas empresas. A través, ¿de qué? A través de los planes intangibles. ¿A través de qué? A través de los planes de reconversión. Una parte importantísima del presupuesto del Ministerio de Industria en estos últimos años ha ido destinada a pequeñas y medianas empresas. A través ¿de qué? Del Plan electrónico informático, a través de la política del IMPI, a través de la política de calidad industrial que desarrolla la Dirección General de Innovación y Tecnología. Estoy seguro de que se me olvidará algún dato o referencia, pero la mayoría de las actuaciones del Ministerio de Industria van dirigidas a las pequeñas y medianas empresas. Y también hay que señalar la actuación del CEDETI, cuyos principales clientes son pequeñas y medianas industrias. En consecuencia, creo que las políticas se demuestran con los hechos y no con las palabras, lo que no quiere decir que a España le vendría muy bien tener tres o cuatro grandes multinacionales, y en eso me parece que todos estamos de acuerdo en esto.

Su señoría se refiere a si la política que se está aplicando en sectores pequeños como las pequeñas y medianas empresas del calzado o de la rama textil, etcétera, está dando o no resultados. Creo que es un problema de valoración. La mentalidad de las empresas, de los empresarios que han estado haciendo negocios con un cierto tipo de actuaciones durante muchos años no cambia de un día para otro; no cambian sus cuadros directivos; no cam-

bien sus directores comerciales, sus jefes de diseño, y digo esto porque lo vivo. ¿Qué más quisiera yo que los planes puestos en marcha hubieran dado resultados al año siguiente, pero la realidad es que no ha sido así. Decir lo contrario sería engañarse y confundirse. Es un proceso que lleva tiempo. Ahora bien, afirmar que no ha habido efecto en la política de intangibles en España es demostrar, creo yo, que no se lee la prensa internacional, porque si usted se lee las principales revistas italianas de moda, cogiendo como referencia grandes revistas de prestigio, usted podrá comprobar que los productos españoles no figuraban en esa revista hace cuatro años mientras que sí figuran en la actualidad, y nuestros productos están en los editoriales de «Vogue» y en los artículos de estas revistas. Me he referido a las italianas, pero esta afirmación puede extenderse a revistas de otros países. En ellas aparece el calzado español de ciertos grupos que desde mi punto de vista tienen un nivel muy superior al italiano en cuanto a diseño, que, efectivamente, son grupos minoritarios. Y aparecen productos de empresas de joyería que, yo diría, tienen una calidad que no tiene nada que envidiar a la de las italianas, etcétera. El problema está en que esto, que está mucho más generalizado en Italia, sin embargo, en España existe en grupos que pudiéramos llamar líderes; está en el sector del mueble, no quiero citar nombres porque no sé si es una práctica normal en las comparecencias en el Congreso, pero existen grupos de un nivel de diseño y una calidad extraordinarios, y eso se ha debido en parte, y digo en parte porque si no hay empresario no hay nada que hacer, a una política activa de fomento, de difusión de lo que se está haciendo en España. Respecto a este sector creo que usted no tiene razón y además pienso que se están viendo y que se van a ver resultados muy espectaculares en los próximos años, porque esto va creciendo de manera importante. Ahora bien, el éxito no depende del Gobierno. No debería atribuírsele al Gobierno el éxito en el inicio de empujar la bola para que empiece a rodar.

El éxito va a depender de la creatividad, del dinamismo de las empresas españolas.

Usted ha hecho una referencia respecto a qué se quiere decir o qué se entiende por ajuste permanente. El ajuste permanente quiere decir que hay que estar permanentemente en guardia para adaptarse a los cambios de las demandas tanto en el sector público como en el sector privado; eso es lo que quiere decir ajuste permanente y eso es lo que siempre se ha expresado en el Congreso y en todas las actuaciones públicas por parte de los responsables del Ministerio de Industria. Evidentemente, los ajustes que puedan realizarse son ajustes que se derivan incluso de la incorporación de nuevas tecnologías, es decir, del avance para ser competitivos en el futuro, porque, como usted sabe perfectamente, en ciertos sectores las nuevas tecnologías suponen ajustes de plantillas, de capacidad, etcétera. ¿Debemos renunciar al progreso tecnológico para preservar permanentemente los puestos de trabajo que hay hoy? Yo pienso que una sociedad dinámica debe hacer lo que estamos haciendo: en aquellos sectores en los que no hay demanda hay que reducir la plantilla para

crearla en otros sectores, porque existen instrumentos para potenciar la creación alternativa de puestos de trabajo.

Me gustaría decir una cosa con carácter general —y termino señor Presidente— y es que usted dice que he mostrado una cierta desconfianza hacia el futuro de la industria española... (La señora ESTEVAN BOLEA: Resignación.) Sí, resignación hacia el futuro de la industria española. Una de las cosas que me sorprende y me preocupa es que la serie de actos públicos que hemos organizado para discutir con empresarios el documento al que usted hacía referencia —que le recuerdo que es de estrategia—, por eso es un documento general no es un plan del Gobierno en el área industrial, como existe en otros ámbitos, es un plan de estrategia, por eso es así —normalmente los empresarios al final dicen que desde el Ministerio de Industria vemos el futuro industrial de España con mucha confianza, que lo vemos con un cierto entusiasmo, y que tal vez ellos —que a lo mejor tienen una visión más limitada de la situación de la industria española lo ven así. Me preocupa ser excesivamente optimista y confiado y que el sector industrial no lo sea tanto. En ese sentido, creo que tampoco hay que confundir el realismo con la resignación. Creo que hay un hecho objetivo y es que España ha sufrido una política industrial proteccionista, cerrada sobre sí misma, con unos pocos prejuicios que yo creo que han impedido que todas las posibilidades que tenía nuestra sociedad se hubieran desarrollado. Es algo que viene de antiguo y es una desgracia para España. Yo creo que todos hubiéramos preferido tener en este país unos líderes políticos conservadores capaces de tener una visión de futuro como tuvieron otros líderes europeos. No ha sido así y a los que tenemos la responsabilidad de Gobierno hoy nos toca compensar en parte esa falta de visión del pasado.

#### — SOBRE SITUACION EN QUE SE ENCUENTRA EL PLAN DE RECONVERSION DE FERTILIZANTES (SEÑORA ESTEVAN BOLEA, CP)

El señor VICEPRESIDENTE (Gracia Plaza): Pasamos a continuación a la siguiente pregunta, formulada también por la señora Estevan Bolea, sobre situación en que se encuentra el plan de reconversión de fertilizantes.

Tiene la palabra la señora Estevan Bolea por un tiempo de diez minutos.

La señora ESTEVAN BOLEA: Señor Subsecretario, espero que no caiga en la tentación de volver a hablar del pasado, de la herencia. Las personas que gobernaban no tenían nada que ver con las de ahora, y también quiero decirle que se hicieron muchas cosas positivas, y bien sabe Dios que ahí están las autopistas, las viviendas, las infraestructuras, porque buenos iríamos si tuviéramos que contar sólo con la política actual.

En concreto, quiero hablarle de la reconversión de fertilizantes. Esta pregunta también está formulada hace meses. Esta Diputada, conforme se iba retrasando, pen-

saba que ya no procedería la pregunta, pero si bien me imagino que está a punto de cuajar el plan de reconversión de fertilizantes, la verdad es que en el día de hoy no sabemos cuál es la situación. Yo le voy a formular una serie de preguntas concretas y si sus respuestas son también concretas, se lo agradeceré, porque no quiero que me cuente el plan de reconversión de fertilizantes, que ya lo conocemos.

La primera pregunta es exactamente en qué situación se encuentra dicho plan y se ha revisado completamente, porque en 1987 las importaciones de fertilizantes aumentaron casi en un 30 por ciento; es decir, se han importado 1.250.000 toneladas. En consecuencia, ha descendido la producción española, a pesar de que la demanda sigue aumentando gracias a Dios.

La segunda pregunta es si puede darme una cifra sobre la reducción de plantillas. Ustedes hablan del ajuste. Yo le pregunto, señor Subsecretario, si entienden por ajuste despedir personal, porque es lo que vienen haciendo ahora. Ajuste es una palabra muy fina, pero yo llamo ajuste despedir personal, que es lo que ustedes vienen haciendo. En ese sentido, les pregunto: ¿qué disminución de plantillas o, como ustedes dicen, qué ajuste prevé el plan de reconversión y cuál es el ajuste final en cuanto a personal?

La tercera pregunta es si al final han previsto, como inicialmente parecía que se programaba, que operen en España dos grupos, uno público, en el grupo ENFERSA, y otro privado, que sería Fosfórico Español como resultado de la integración de Cros y Explosivos Río Tinto. Parece ser que en este momento las ideas es que haya uno sólo, el grupo público el grupo privado.

La cuarta pregunta —si usted tiene el dato: si no comprendo que no tiene por qué dármele ahora y podría enviármelo por escrito— es sobre las subvenciones que ha recibido todo el sector, el público y el privado, en 1986 y 1987; cuánto ha recibido ENFERSA, cuánto Cros y cuánto Explosivos Río Tinto. Quiero decirle al señor Subsecretario que del presupuesto global que llega a esta Cámara del Ministerio de Industria gran parte se va a las empresas públicas, al INI y al INH, y por tanto, no es verdad lo que usted ha dicho antes, o no es toda la verdad que debiera ser, de que el 80 por ciento de su presupuesto va a las pequeñas y medianas empresas. Yo hablo del total consolidado del Ministerio de Industria, de la Sección 20. Por tanto, las cosas hay que decirlas como son, no parcialmente porque como después no le puedo contestar, puede quedar malentendida su frase. Ustedes dedican muchísimo menos de lo que dice; lo que pasa es que esa parte de su presupuesto realmente es muy pequeña. Lo importante va al INI y al INH, es decir, al grupo de empresas públicas.

Por otra parte, ¿cuáles son los principales problemas de ENFERSA ahora? Si usted lee la fiscalización del Tribunal de Cuentas, hay notables deficiencias en su situación contable, en la forma en que lo ejecutan, en su situación económica. También me gustaría saber, si usted los conoce, cuáles son los principales problemas de Explosivos Río Tinto y Cros para que se produzca esta fusión en un solo grupo o en dos y cuándo estará terminada —si es

que lo sabe, que debe saberlo— la fusión de Explosivos Río Tinto y Cros para constituir Fosfórico Español.

Las dos últimas preguntas son: ¿se va a reducir capacidad de producción? ¿Cuáles serían las capacidades finales en abonos nitrogenados, en fosfatos y en complejos? Y, por último, ¿cuál es la situación financiera del sector y, sobre todo, qué supondría eso para los presupuestos de los contribuyentes? Es decir, ¿qué subvenciones, qué beneficios fiscales además de los ya concedidos, va a representar este plan para los contribuyentes españoles?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por un tiempo de diez minutos, tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Feito Hernández): Me gustaría poderle contestar con absoluta precisión a todas las cuestiones, pero había entendido mal la pregunta; pensé que era algo más general y no voy a poder contestarle con precisión, no porque el dato no exista, sino porque no lo tengo en la cabeza. Me ha hecho usted preguntas concretísimas y me pone en un aprieto. De todas formas, voy a intentar contestarle en parte a lo que usted me ha preguntado.

Yo puedo darle una serie de datos muy concretos. El plan de reconversión preveía reducciones de capacidad y reducciones de plantilla. Cuando yo hablo de ajuste, y permítame el paréntesis, me refiero a algo más que a reducciones de plantilla; a las reducciones de plantilla las llamamos reducciones de plantilla, pero es que el ajuste es más; se lo digo simplemente pero que no crea que estamos tratando de encubrir nada. La reducción de plantilla, consecuencia de las reducciones de capacidad, suponía unas inversiones materiales y un proceso de fusión de empresas.

Por lo que se refiere a las reducciones de capacidad, le voy a contestar con toda precisión. En abonos nitrogenados se ha realizado el 81 por ciento de los cierres de capacidad previstos; en fosfatados, el cien por cien de lo previsto; en complejos, el 88 por ciento de lo previsto; en amoníaco, el cien por cien de lo previsto, y en ácido sulfúrico, el cien por cien de lo previsto. En este momento no sé cuál era la cifra de la que se partía, no la recuerdo de memoria, pero los cierres eran bastante importantes. No obstante, esa información está en un documento, que es el documento del plan, que fue distribuido cuando se aprobó por el Gobierno y fue enviado al Congreso. De todas formas, con mucho gusto yo le enviaré el documento en el que se recogen las cantidades de las que se parte y con estos porcentajes que le he dado tendrá usted exactamente el cierre de capacidad producido.

Por lo que se refiere al ajuste laboral que se deriva de estos cierres de capacidad, en el momento en el que se inició el plan se partía de 8.541 empleados. En la actualidad se ha pasado a una cifra de en torno a 7.000 que se ha incrementado a 7.196 como consecuencia de la entrada en funcionamiento de la planta de Sagunto, pero la planta de Sagunto va a dar lugar, como usted seguramente sabe, a cierres de capacidad de plantas menos eficien-

tes, lo que quiere decir que volvería a bajar el empleo en unas ciento y pico personas más, pero, como usted muy bien ha señalado, el plan se encuentra en una fase de revisión y eso puede dar lugar a ajustes suplementarios entre el 5 y el 10 por ciento de las capacidades y dará lugar también en torno a ese porcentaje de reducción de la plantilla.

En cuanto a las inversiones, seguramente usted recuerda que el plan era muy ambicioso. Había unas inversiones materiales de 45.953 millones de pesetas e inversiones I + D de 3.271, total 49.000 millones. Las inversiones materiales comprometidas hasta la fecha son del 65 por ciento y las ya realizadas del 45 por ciento. Aquí estamos un poco por debajo del programa establecido en el plan, no lo sé exactamente el porcentaje porque no me lo han conseguido calcular antes de venir a esta reunión, pero es mínimo, puede ser de dos o tres puntos, y además tenemos hasta finales de este año para su plena realización. De todas formas, le diré que lo que son consideradas inversiones estratégicas están realizadas. Estas eran las plantas de abonos nitrogenados de Sagunto, que está en funcionamiento desde hace unos meses, y las inversiones de transformación de las plantas de amoníaco en gas; había unas inversiones en «rebumping» para incrementar su eficacia y después del verano la de Huelva y en diciembre la de Cartagena. En esa fase están prácticamente el programa. Y las inversiones que están algo retrasadas son de menor tamaño y de menor importancia estratégica que suponían mejora de la competitividad de plantas ya existentes.

En consecuencia, es un plan que ha venido cumpliéndose en sus aspectos materiales de manera bastante satisfactoria. Sin embargo, debo decirle que uno de los elementos más importantes del plan era la concentración empresarial, la cual ha sufrido un retraso —conocido de todos ustedes— muy importante, sobre todo por lo que se refiere al Grupo privado, a Explosivos Río Tinto y Cros. Se ha realizado, no obstante, la participación de Explosivos Río Tinto en el capital de Nicas; se ha realizado también la participación de ENFERSA en el capital de Carrillo, que era otra de las previsiones; no se ha realizado la participación ENFERSA en el capital de «Mirat» porque Mirat no ha querido y evidentemente es una empresa privada, pero se ha llegado a un acuerdo de coordinación en la comercialización de los productos y en la transferencia de tecnología. Y por otro lado el gran retraso, que yo creo que todos tenemos que lamentar y que explica en parte el deterioro de nuestra balanza comercial de fertilizantes, es el retraso en la fusión de Explosivos y Cros. No obstante, afortunadamente mis noticias son que las juntas generales de Cros y de Explosivos Río Tinto del mes de julio se aprobará la fusión de ambos grupos de ENFERSA, con esto acabaría el plan de reconversión inicialmente previsto.

Pero tiene usted razón en que el retraso en la fusión ha impedido que el grupo privado, que era el grupo más importante, llevará a cabo una estrategia de defensa del mercado interior y de toma de posiciones en el mismo. Esto se ha retrasado porque la mayoría de los esfuerzos

se han gastado en el proceso de negociación y eso ha hecho que sea necesario hoy revisar el plan, puesto que las importaciones han sido superiores a las inicialmente previstas, lo que va a llevar necesariamente a una reconsideración de las plantas existentes. Le he hablado de un 5 a un 10 por ciento de cierre de capacidad, será necesario un cierre suplementario de capacidad. En este momento se está en proceso de negociación y de ajuste. No le puedo dar todavía las cifras definitivas, pero me parece que será necesario reducir capacidad y realizar algunas inversiones suplementarias.

Es cierto que entre las hipótesis de trabajo que se han manejado está la constitución de un único grupo mixto que supondría la fusión del grupo privado y del grupo público. Creo que es un tema abierto, un tema de debate. En su momento no lo consideramos oportuno porque en los años 1983-1984 existía un sector muy diseminado, pero tampoco queríamos crear un monopolio en el mercado interior y nos parecía que la existencia de una empresa pública más equilibrada podía suponer un contrapeso al grupo privado, de manera que no se pusiera en peligro la competencia. Ahora bien, la competencia exterior ha demostrado ser más fuerte de lo que se prevía y entonces se ha considerado esa hipótesis, pero no puedo decir que sea una decisión definitiva; está en estudio y tiene aspectos positivos: mayor competitividad frente al exterior; tiene aspectos negativos: creación de un único grupo en el interior del país, que evidentemente puede poner en peligro la competencia interior y los precios a los que pueden venderse los fertilizantes a los agricultores, que es también otro de los objetivos del Gobierno. En consecuencia hay que hacer compatibles ambos objetivos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Para réplica y por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra la señora Estevan Bolea.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Voy a ser mucho más breve, señor Presidente, porque quedan muchos temas esta mañana.

Yo no sé si le he entendido bien, señor Subsecretario, que después del ajuste final del plan, es decir de la reconversión que ustedes están previendo en este momento, la plantilla quedará en unas 7.000 personas, ¿o esa cantidad todavía disminuirá? Eso por un lado.

Respecto a la capacidad, en la revisión actual del plan ¿significa una reducción entre el 5 o el 10 por ciento sobre la inicial del primer plan o no está cuantificada y sería superior? Efectivamente la competencia exterior es muy fuerte, señor Subsecretario, pero lo va a ser muchísimo más. Sobre la situación de ENFERSA, usted no me ha hablado nada de las subvenciones. ¿Podría decirme qué subvenciones ha habido por separado y en conjunto desde el momento en que se empezó a reestructurar el plan, es decir desde 1982, si puede, o desde 1983?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por cinco minutos como máximo tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Feito Hernández): Efectivamente no ha sido un olvido voluntario. No le puedo contestar porque no tengo las cifras aquí. Las cifras existen, son públicas y no tengo ningún inconveniente en proporcionárselas en cuanto vuelva al Ministerio.

Ha hecho usted un comentario que me ha sorprendido y es el de la auditoría de ENFERSA. Yo creo que los problemas que suscita son problemas menores. ENFERSA es una empresa, creo, que no solamente está bien gestionada en términos relativos. La prueba es que cuando en el sector privado perdían dinero en ciertos productos ENFERSA no lo perdía; es decir que ahí hay una cierta ventaja. De todas formas, de haber sabido que usted quería hablar de este tema, seguramente hubiera podido responderle con más detalle, pero en este momento no tengo en la memoria los datos concretos.

— **SOBRE SITUACION DE LOS ASTILLEROS DE OLAVEAGA (VIZCAYA) (SEÑOR GARCIA FONSECA, IU-EC)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): La última pregunta dirigida al Subsecretario es la del señor García Fonseca, sobre situación de los Astilleros de Olaveaga. Tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: La pregunta evidentemente ha perdido ya la actualidad que tenía cuando nuestra Agrupación la formuló, en la medida en que ha habido unas negociaciones que han tenido conclusiones afortunadamente positivas. Mi Agrupación pensaba mantenerla en parte, en lo que se refiere a los planes del Ministerio de creación de empleo y de reindustrialización en la Ría del Nervión, pero ateniéndonos también a los ruegos del Presidente, dado lo avanzado de la hora y que nos queda mucho por tratar en esta Comisión, la retiro formalmente en términos totales para esperar otra ocasión en la que podamos entrar un poco más a fondo en esta pregunta.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Señor García Fonseca, deseo mostrarle públicamente no sólo el agradecimiento de la Presidencia, sino seguro también el de la Comisión.

Se suspende la sesión por dos minutos. (Pausa.)

Se reanuda la sesión.

**PREGUNTAS A CONTESTAR POR EL ILUSTRISIMO SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): En primer lugar, quiero agradecer la presencia del señor Secretario General de la Energía, don Fernando Maravall, a quien están dirigidas distintas preguntas que el Presidente, en uso de sus facultades y de acuerdo con los portavoces, en unos

contactos previos, había decidido agrupar por temas. Evidentemente lo avanzado de la hora hace aún más adecuado el tipo de previsión que había realizado el Presidente. En todo caso, si los Diputados intervinientes quieren extenderse, esta Presidencia, en lo que sea posible, será todo lo flexible que sea necesario para que no tengan que dejar de exponer ninguno de sus argumentos.

— **SOBRE EXISTENCIA DE ALGUN ESTUDIO DE ALMACENAMIENTO DE RESIDUOS RADIATIVOS EN LA PROVINCIA DE CORDOBA (SEÑOR JORDANO SALINAS, CP)**

— **SOBRE EXISTENCIA DE ALMACENAMIENTO DE RESIDUOS RADIATIVOS EN LA PROVINCIA DE CORDOBA (SEÑOR JORDANO SALINAS, CP)**

— **SOBRE LUGAR DE LA PROVINCIA DE CORDOBA EN QUE, EN SU CASO, SE ESTAN ALMACENANDO RESIDUOS RADIATIVOS (SEÑOR JORDANO SALINAS, CP)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Hay tres preguntas formuladas por el señor Jordano Salinas, respecto a la existencia de algún estudio de almacenamiento de residuos radiactivos en la provincia de Córdoba; existencia de almacenamiento de residuos radiactivos en la provincia de Córdoba, y lugar de la provincia de Córdoba en que, en su caso, se están almacenando residuos radiactivos. Si no tiene inconveniente el señor Diputado, le doy la palabra, por el tiempo que sea necesario, para exponer las tres preguntas agrupadas.

El señor **JORDANO SALINAS**: Gracias, señor Presidente. Procuraré ser todo lo breve posible.

En efecto, se pueden agrupar las tres preguntas porque de lo que se trataba era de plantearlas al Presidente de ENRESA, quizá con un poco de cautela para que no nos pasara como le ocurrió a don Manuel Ramón Llamas, Catedrático de Hidrogeología, al que, cuando preguntó a la Dirección General de Energía sobre el plan de clausura de las escombreras de la fábrica de uranio de Andújar, se le contestó que el expediente administrativo era propiedad de ENRESA y que no se le podía dar información desde la Dirección General de Energía. De ahí que pretendiéramos la presencia del Presidente de ENRESA. Lo que tratamos de averiguar con estas tres preguntas, si el Ministerio lo sabe, es qué estudios se han realizado con anterioridad y qué estudios se están realizando en la actualidad para determinar la idoneidad del actual cementerio o depósito de residuos nucleares existente en El Cabril, en la sierra de Córdoba.

El plan general de residuos radiactivos prevé —en lo que conocemos— un solo depósito de residuos de media y baja actividad que estaría situado en El Cabril, aprovechando y ampliando el ya existente. En este depósito, por los datos que tenemos y por lo que se ha publicado hasta ahora, no se vierten actualmente residuos procedentes de

centrales nucleares, y la previsión del plan es convertirlo en el único almacén donde se deposite todo tipo de residuos de media y baja actividad, no sólo los procedentes de uso biomédico de energía nuclear o de uso semiindustrial de este tipo de energía, sino también residuos de media y baja actividad de centrales nucleares; me estoy refiriendo exactamente a combustible nuclear ya utilizado. Sin embargo, hay ciertas dudas sobre que la ubicación del actual depósito o cementerio sea la adecuada y se desconoce, al menos en el ámbito municipal que tiene la competencia del territorio donde se encuentra El Cabril y en otros ámbitos, cuáles han sido los estudios que determinan la idoneidad sísmológica y geológica del lugar para acoger las instalaciones actuales.

Cuando se está hablando de aumentar la capacidad del actual cementerio desde los 6.500-6.700 bidones que actualmente se encuentran depositados, hasta 57.000 metros cúbicos, lo que conllevaría la existencia de unos 200.000 bidones, cabe preguntarse cuáles son los estudios que se han realizado para ello. En la expresión física del plan que se dio a conocer públicamente y que también se dio a conocer a los Diputados, se pinta de una forma muy atrayente cuál es la apariencia de un almacén de residuos de media y baja actividad, y, aparte de colocarse un pueblecito muy logrado, con pastores con ganado en las proximidades del depósito, se observa que la instalación está bajo tierra, es una instalación en profundidad. Cuando en este folleto se hace referencia a los residuos de alta actividad, se habla de un almacenamiento intermedio en superficie y se prevé que el almacenamiento definitivo estará construido a gran profundidad, buscando una zona idónea. La reserva sobre que se hayan hecho los estudios adecuados sobre este almacén y se haya decidido su ubicación en la provincia de Córdoba surge de que lo que hay actualmente se encuentra en su totalidad en superficie, ya que se han recuperado los depósitos que había en la antigua mina existente en El Cabril, y todo se halla acondicionado o instalado en naves industriales de superficie, en las que, de entrada, el impacto ambiental no se ha respetado, puesto que, incluso en el vuelo de un avión comercial, desde 8.000 ó 9.000 metros de altura, estas naves son perfectamente perceptibles.

También llama un poco la atención la existencia de estas naves y la colocación en ellas de todos los bidones, puesto que en las previsiones de ese cementerio de residuos de media y baja actividad, que teóricamente se cerraría para el año 2000, se contempla también el aterramiento de todas las instalaciones y la recomposición de la configuración física del terreno, y extraña que pueda existir esta posibilidad en un almacén al aire libre, virtualmente en superficie.

Por otra parte, en las declaraciones que los responsables de ENRESA han hecho en los últimos días en la provincia de Córdoba, en una inusitada e intensiva campaña de imagen para intentar, parece ser, aminorar las reservas y el clamor popular que se han manifestado contra la instalación, se ha utilizado un abanico muy amplio de opciones políticas, hablando de que se está haciendo un gran esfuerzo, se está comenzando a trabajar, se están reali-

zando proyectos y se piensa seguir realizándolos. Para tranquilizar mucho a la población, don Valentín González, Director de la división de comunicación de ENRESA—que, por su cargo, será el máximo responsable de las relaciones públicas de ENRESA—, manifiesta que los únicos residuos que hay en El Cabril son guantes, batas, ropas y otros objetos de gran volumen, sólo de actividades de investigación, médicas e industriales, y que cuando se apruebe el proyecto de ampliación del recinto, los únicos residuos que irán a él serán también batas, ropas y otros objetos de gran volumen, lo cual se contradice un poco con la definición que de residuos de media y baja actividad se da en este folleto, en el que se dice que los residuos acondicionados de media y baja actividad son procedentes de operaciones de centrales nucleares, de dismantelamientos de instalaciones nucleares y radiactivas y de aplicación de los radioisótopos a la medicina, industria e investigación. Por ello, ya nos entran ciertas dudas sobre qué es exactamente lo que se está barajando.

También hay que señalar que según la licencia que actualmente tiene El Cabril, la instalación está aprobada por una resolución de la Dirección General de la Energía de 30 de octubre de 1975, y lo cierto es que ENRESA ha incumplido incluso las precisiones de esta resolución y, por supuesto, ha incumplido el reglamento de instalaciones nucleares y radiactivas de 1972, ya que no consta, al menos en el Ayuntamiento de la zona, donde teóricamente debería de constar, lo mismo que consta la primera resolución, la autorización previa ni consta la autorización de construcción. Tampoco constan, como es lógico, los estudios, que para estas dos autorizaciones eran precisos, sobre las características geológicas, sísmológicas, hidrográficas, meteorológicas, topográficas y demográficas de la zona. No consta tampoco el plan de evacuación que en esa resolución de 1975 se previa que la Junta de Energía Nuclear debía de poner en marcha y, sin embargo, hasta ahora no consta que se haya realizado esta puesta en marcha y además parece que se olvida, al decidir la ubicación de este almacén de residuos de baja actividad, cuál es la configuración hidrológica de la zona. Por las características hidrológicas es cierto que estas aguas de la Sierra Albarrana vierten al Guadalquivir en una serie de embalses a los que se da una utilización tanto de consumo humano, como de regadío en grandes extensiones.

El planteamiento en definitiva que se trata de ver con estas preguntas sobre estudios es precisamente uno muy claro: entendemos que la energía nuclear es una realidad que la tenemos ahí, de la que podemos prescindir ahora mismo, que no vamos a poder prescindir en el futuro, por lo menos desde nuestras perspectivas, y esa energía nuclear requiere un esfuerzo de responsabilidad colectiva en su tratamiento. Es evidente que para que se convenga a la zona a la que le toca soportar la parte más importante de esa necesidad colectiva como es el almacenamiento de los residuos, que no cuenta con ninguna central nuclear que le hubiera beneficiado, tanto de las inversiones para la construcción de la central, como de la producción de sueldos de esa propia central, para que se convenga a esa zona de que debe asumir su responsabilidad colectiva en

el esfuerzo conjunto de una nación, lo lógico es que se le demuestre que, efectivamente, de acuerdo con los estudios adecuados, es la única zona en la que se puede ubicar y que estos estudios se han realizado.

Este es el sentido de las preguntas y sobre el que quisiera que me respondiera el señor Secretario.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por un tiempo de diez minutos —si precisa más, tampoco habrá inconveniente en concedérselo—, tiene la palabra don Fernando Maravall.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Maravall Herrero): Señor Presidente, agradezco también la posibilidad de responder a las tres preguntas de manera conjunta, porque son preguntas muy interrelacionadas.

Como bien saben SS. SS., actualmente, el único centro específico existente en España para el almacenamiento de residuos de baja y media actividad se encuentra en el municipio de Hornachuelos, provincia de Córdoba, localizado en la Sierra Albarrana, en El Cabril. Este emplazamiento, como ha dicho S. S., es anterior a la Ley 25/1964, sobre Energía Nuclear. Concretamente, fue puesto en funcionamiento en el año 1961. Se aprovechan las antiguas minas de uranio, habida cuenta de las características geológicas de ubicación. Actualmente, hay tres módulos en operación que fueron construidos por la antigua Junta de Energía Nuclear.

De acuerdo con la legislación vigente, la instalación de El Cabril dispone de autorización de la Dirección General de la Energía de puesta en marcha para el almacenamiento de residuos radiactivos de baja y media actividad. Es la resolución de 30 de octubre de 1975. Teniendo en cuenta la creación del Consejo de Seguridad Nuclear, en 1980, la Dirección General de la Energía, previo informe del mencionado organismo, estableció nuevos límites y condiciones de utilización de El Cabril (resolución de 20 de diciembre de 1983). Previamente a que estas resoluciones fueran dictadas, se realizaron los estudios pertinentes que viene exigiendo la legislación nuclear y que en cada caso fueron evaluados por el organismo competente.

De acuerdo con lo establecido en la Orden Ministerial de 3 de diciembre de 1985, por la que se transfieren ciertas instalaciones de la antigua Junta a ENRESA, se autorizó a esta empresa a hacerse cargo de la explotación de la instalación de Sierra Albarrana. De acuerdo con el primer plan general de residuos radiactivos, aprobado por el Gobierno el pasado año, ENRESA tiene en proyecto la mejora del acondicionamiento del emplazamiento de Sierra Albarrana, con el fin de albergar en él residuos de baja y media radiactividad que están debidamente acondicionados y cumplan con los criterios de aceptación, de modo que en todo momento quede garantizada la seguridad y la protección radiológica de la población y del medio ambiente. Dicha construcción supone la edificación de nuevas instalaciones con el diseño tecnológico más adecuado. Ello permitirá la acomodación de todos los residuos de baja y media actividad producidos hasta la fe-

cha, la acomodación de todos los residuos que se producen en España hasta el año 2000.

La capacidad actual de almacenamiento de la instalación es de, aproximadamente, 3.250 bultos de 400 litros y 10.150 bultos de 220 litros. La capacidad ocupada ahora mismo es de 1.852 y 4.741 bultos respectivamente, quedando disponible aproximadamente, por tanto, un 50 por ciento de la capacidad. La capacidad actual total se cifra en 3.600 metros cúbicos. El acondicionamiento que se pretende realizar permitirá un volumen de almacenamiento de 58.000 metros cúbicos o —dicho de otra manera—, 263.000 bultos de 220 litros. Las previsiones son que dicho proyecto esté finalizado en el año 1989.

Las nuevas instalaciones descritas, que van a ser semienterradas, han sido estudiadas y diseñadas por INITEC, por cuenta de ENRESA, con el apoyo tecnológico de la compañía francesa TECNICATOM, que es la compañía de ingeniería de ANDRA, compañía con competencias similares a las de ENRESA en España. Las nuevas instalaciones incluyen una planta de acondicionamiento para los residuos de pequeños productos (medicina, investigación e industria), proceso que actualmense se viene llevando a cabo todavía en las instalaciones del CIEMAT.

La solicitud de construcción ha sido presentada en la Delegación del Ministerio de Industria y Energía en Córdoba, habiendo sido remitida al Consejo de Seguridad Nuclear y al Ministerio de Industria y Energía. A la solicitud de construcción ya presentada, como acabo de decir, se acompañan, según el reglamento de instalaciones nucleares y radiactivas, de fecha 21 de julio de 1972, lo siguiente: el proyecto general de la instalación el programa de adquisición, el presupuesto, el estudio económico, el estudio preliminar de seguridad. Este estudio preliminar de seguridad a su vez comprende: la descripción del emplazamiento y su zona circundante, con datos precisos sobre sus características topográficas, hidrográficas, hidrogeológicas, sismotectónicas, meteorológicas y demográficas, así como tipos de cultivos, industrias establecidas y cuantos datos contribuyen a un mejor conocimiento del emplazamiento. En segundo lugar, descripción de la instalación, en la que se incluyen los criterios de diseño de aquellos componentes o sistemas de los que depende la seguridad de la instalación. En tercer lugar, la justificación de que la instalación no representa riesgo para la población durante el funcionamiento. En cuarto lugar, el análisis de los accidentes previsibles y sus consecuencias. En quinto lugar, la organización prevista por ENRESA para supervisar el proyecto y garantizar la calidad durante la construcción y, en sexto y último lugar, la organización prevista para la futura explotación de la instalación y el esquema preliminar para el adiestramiento del personal de la explotación.

Todos los temas relativos a la seguridad que he mencionado son evaluados por el Consejo de Seguridad Nuclear, que envía informe preceptivo y vinculante, en caso negativo, al Ministerio de Industria y Energía para la autorización, en su caso, del titular del Departamento. La puesta en marcha requiere otra autorización expresa del Ministro de Industria y Energía, previo informe del Con-

sejo de Seguridad Nuclear, para la que es precisa la presentación de documentación muy pormenorizada como se establece en el propio reglamento.

Resumiendo lo dicho, existe un proyecto de mejora, de modernización, de acondicionamiento de las instalaciones de El Cabril que significan una inversión importante; que ha sido un estudio que se ha hecho por ingenierías españolas y extranjeras de manera muy cuidadosa; que todo ello va a estar supervisado por el Consejo de Seguridad Nuclear. Con ello se prevé almacenar todos los residuos que se produzcan en España hasta el año 2000, residuos de media y baja actividad, entendiéndose por tales los que así se definen en el plan general de residuos radiactivos aprobado por el Gobierno.

Efectivamente, como he señalado S. S., existe un pequeño contencioso con el Ayuntamiento de Hornachuelos, en función de ciertos trámites preceptivos, que ellos alegan y que nosotros pensamos que son inadecuados. El problema está pendiente de resolución por la Audiencia Territorial de Sevilla. Cautelarmente, la Audiencia Territorial de Sevilla ha suspendido la aplicación del Decreto del Alcalde de Hornachuelo que impedía que siguiera el almacenamiento de estos residuos, y la opinión final dependerá, por tanto, de la sentencia de la Audiencia Territorial de Sevilla.

Finalmente, quería hacer constar que en el Ministerio estamos preparando unas compensaciones económicas parecidas a las que existen en otros países europeos, como en Francia y Bélgica, que prevén compensaciones económicas para los ayuntamientos en donde existen instalaciones nucleares, bien de generación, bien de almacenamiento, etcétera. Son compensaciones económicas que, siguiendo los modelos de estos países, no se limitan solamente a los municipios en los que existe estrictamente el emplazamiento, sino que también afecta, según un radio que se mide de una manera determinada, a todo un área de municipios circundantes. El proyecto de compensación económica requiere una norma con rango de ley, y no sé cuándo el Gobierno tendrá pensado aprobarlo; es posible que en la próxima ley de Presupuestos. Ahora mismo no lo puedo saber, pero, en cualquier caso, espero que a corto plazo quede resuelto el tema.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra, para réplica, el señor Jordano Salinas.

El señor **JORDANO SALINAS**: Con brevedad, señor Presidente. Entiendo, señor Maravall, que ha contestado en parte a la expresión textual de las preguntas, pero que determinados temas no los ha dejado resueltos.

El pequeño contencioso al que se refiere con el Ayuntamiento es un Decreto que acuerda el cierre de las instalaciones por carecer de licencia de ese Ayuntamiento y por haberse hecho las actuaciones de ENRESA desconociendo o vulnerando la propia autonomía de la Junta de Andalucía y sus competencias, en parte, en esta materia, aunque no todas las competencias las tenga la Junta de Andalucía. Lo que se está diciendo por los responsables de ENRESA no es que el proyecto esté presentado en la

Delegación de Industria de Córdoba remitido ya a Madrid; la última información de los responsables de ENRESA es del día 1 de junio y en ella tranquilizan diciendo que la ampliación no se realizará al menos en un periodo de dos años, que todavía se tardará más de un año en dar un informe favorable o desfavorable la Dirección General de la Energía. Desde luego, no se hace la valoración que usted hace de que se construirá, se hará; es decir, usted lo da como ya seguro, mientras que los responsables de ENRESA, en sus comparecencias públicas —y tengo un buen bagaje de comparecencias de responsables de ENRESA en Córdoba a su disposición—, hablan de que hay un proyecto que se puede aprobar o no aprobar que no es seguro que se construya. Se trataría pues, de unificar las voces en esta materia —como me refería antes al profesor Llamas para no tener que calificar la gestión de residuos radioactivos con el título de la oscena gestión de residuos radioactivos. Se están diciendo determinadas cosas en determinados ámbitos, y se dicen otras distintas aquí en la Cámara. Y cuando queremos darnos cuenta, resulta que el proyecto ya está aprobado. Tengo que mostrar cierta desconfianza hacia los planteamientos del Ministerio y, en definitiva, hacia los planteamientos de ENRESA, puesto que las exigencias que se contenían en la resolución única que hay, ya que no hay más proyectos ni más estudios, del año 1975, no se han cumplido hasta la fecha. Quisiera saber también si se cumplió la condición indispensable que establecía aquella resolución, que era la constitución de una garantía de 150 millones para responder de posibles daños y perjuicios. Desde luego, no se ha cumplido el plan de evacuación, y en cualquier caso la afirmación de que sólo se almacenarán residuos de media y baja actividad es una afirmación gratuita que, con la oscuridad y los bandazos que se han dado en toda la información de los residuos, es difícil «a priori» de creer por una cosa muy fácil, porque no sé cómo se puede —ruego al señor Maravall que me responda a esta pregunta— cómo se puede averiguar la «calidad» —pongamos entre comillas la palabra calidad— de un residuo radiactivo almacenado en un bidón sin romper el bidón; ¿cómo se puede saber si es de baja, media o alta actividad sin romperlo? No hay forma de saberlo, y menos con el oscurantismo que se lleva, y mucho menos si también la preparación de los bidones se va a hacer en la misma instalación, con lo cual la posibilidad de control desaparece.

Entiendo, por tanto, que debe unificarse la voz de la Administración en la materia del tratamiento de residuos radiactivos, y que no parece adecuado que la información local, la información inmediata a los que no voy a llamar afectados, sino a los habitantes de la zona que teóricamente pueden verse afectados, aunque sea psicológicamente, por la existencia de un almacén de residuos radiactivos, sea diferente de la que se dice a mayor distancia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): El señor Secretario General de la Energía tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA**

**Y DE LOS RECURSOS MINERALES** (Maravall Herreiro): Su señoría hace referencia a unas declaraciones de ENRESA hechas en El Cabril. Yo las desconozco; no he leído la prensa local o de ese día al menos y las desconozco. Pero lo que sí está claro es que la posición del Gobierno sobre El Cabril como centro de almacenamiento y el volumen de residuos previsto que se va a almacenar, el período temporal durante el cual se van a almacenar, etcétera, aparece definido en el Plan General de Residuos. Y vuelvo a decir que no sé cuál será la opinión de ENRESA en este sentido y lo que habrán podido decir; me extraña, francamente, mucho que hayan dicho algo opuesto al Plan General de Residuos. En cualquier caso, el Gobierno se pronunció a través de dicho plan y a él me remito.

Yo quisiera despejar una duda a S. S.; es decir, ahora mismo el tratamiento de un residuo de baja y media actividad se hace de la siguiente manera. El residuo, en primer lugar, se envía al CIEMAT, a la antigua Junta de Energía Nuclear. Allí es donde se acondiciona en bidones bajo la supervisión de miembros de ENRESA y de miembros del Consejo de Seguridad Nuclear que están supervisando la operación de acondicionamiento. Y, efectivamente, una vez ya acondicionados los bidones, se trasladan por camiones a El Cabril.

Como muy bien sabrá S. S., este es un procedimiento puramente temporal que se diseñó así, con carácter provisional, en tanto en cuanto ENRESA no tuviera sus propios medios para acondicionar residuos. Y precisamente en el Plan de mejora del acondicionamiento de los residuos en El Cabril, como bien sabe S. S., una parte del proyecto es precisamente instalar en El Cabril una planta de acondicionamiento de bidones, de forma que dejaría de hacerlo propiamente la antigua Junta de Energía Nuclear y pasaría a hacerlo ENRESA en su planta futura, que va a localizarse en El Cabril. De tal manera que los guantes, las batas o los residuos de media y baja que sean llegarán a El Cabril y será allí mismo donde se introducirán en los bidones, con la consiguiente supervisión, y pasarán a almacenarse de la manera que ya he comentado, es decir, como semienterrados.

Esto, vuelvo a decir, es con la supervisión del Consejo de Seguridad Nuclear y la supervisión también de un comité de seguimiento, un comité mixto entre ENRESA y las autoridades locales de la zona, comité que se ha creado recientemente en un convenio que ha establecido ENRESA con el ayuntamiento de Hornachuelo para que de manera conjunta supervisen todas las operaciones de acondicionamiento. Es decir, que el miedo que mostraba S. S. de que llegaran los bidones cerrados y que no se supiera qué había dentro puedo decirle que, desde luego, tal como se pretende hacer ahora, eso va a dejar totalmente de ser así por lo que he comentado.

La idea, ya estaba contenida en el Plan General de Residuos, es que la inversión estuviera terminada a finales de 1989. También es cierto que cuando el Gobierno fijó esta fecha no sabía que iba a surgir ese contencioso que ha mencionado S. S. con el Alcalde de Hornachuelo. Como la solución final del contencioso está en la sentencia que emita la Audiencia Territorial de Sevilla, hasta que ésta

se produzca no va a ser fácil saber realmente cuál va a ser la solución definitiva. Es probable que, por este tipo de problemas surgidos, en vez de finales de 1989 lleguemos al año 1990. En cualquier caso, el objetivo final, que es almacenar todos los residuos de baja y media hasta el año 2000, se mantiene totalmente invariable, según decisión del Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): La siguiente pregunta está formulada por la señora Salarrullana, de Democracia Cristiana. El señor Grandes Pascual tiene la palabra.

El señor **DE GRANDES PASCUAL**: Lamento que no esté presente y tendrá que decaer, como es natural, porque no estoy en condiciones de sustituirla.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Se da por decaída.

— **SOBRE CONTENIDO DE LOS PROYECTOS APROBADOS PARA LA INSTALACION DE CENTRALES ELECTRICAS, EN EL ALTO TAJO (SEÑOR RUIZ RUIZ, CP)**

— **SOBRE POSIBLE CONSULTA E INFORMACION SOLICITADA A LAS SOCIEDADES DE CAZA Y PESCA DE LA ZONA AFECTADA PARA LA ELABORACION DE LOS PROYECTOS APROBADOS PARA LA INSTALACION DE CENTRALES ELECTRICAS, EN EL ALTO TAJO (SEÑOR RUIZ RUIZ, CP)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Pasamos a dos preguntas formuladas por el señor Ruiz Ruiz, de Coalición Popular, respecto a contenido de los proyectos aprobados para la instalación de centrales eléctricas en el Alto Tajo y posible consulta e información solicitada a las sociedades de caza y pesca de la zona afectada para la elaboración de los proyectos aprobados para la instalación de centrales eléctricas en el Alto Tajo.

En los mismos términos que formulé al anterior interviniente, el tiempo es absolutamente flexible; la agrupación de las preguntas es a efectos de hacerlas congruentes y, a ser posible, ahorrar tiempo a SS. SS.

Para formular las preguntas, tiene la palabra el señor Ruiz Ruiz.

El señor **RUIZ RUIZ**: Señorías, la verdad es que voy a ser muy breve, voy a agrupar las dos preguntas y el señor Secretario General de la Energía puede contestar también a las dos agrupadas; por mi parte no hay ningún inconveniente.

Las preguntas, señor Secretario de la Energía, son las siguientes. En los proyectos aprobados o a punto de aprobarse para la instalación de centrales eléctricas en el Alto Tajo, ¿se tienen en cuenta y se cumplen los requisitos legales de impacto ambiental y protección de la pesca?

La segunda pregunta es en los siguiente términos. En

los proyectos aprobados o a punto de aprobarse para las instalaciones eléctricas en el Alto Tajo, ¿se ha consultado y pedido información a las sociedades de caza y pesca de la zona afectada? Yo espero la contestación del señor Secretario General de la Energía a la no aprobación de alguno de estos proyectos de minicentral del Alto Tajo, lo cual vendría a perjudicar bastante lo que se refiere a la fauna y la flora y también vendría en contra de lo que yo pedía en el año 1984 en el Senado, y que es que en los presupuestos del Estado se diera una mayor dotación para activar esas minicentrales, que hay bastantes a nivel nacional, ya que, en definitiva, lo son los antiguos molinos, algunos de los cuales llevan construidos cincuenta y sesenta años. En aquella ocasión el Gobierno no dotó de más cantidad presupuestaria, pero después ha venido haciéndolo a través de decretos del Gobierno central y en este caso de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Yo diría que algunos de estos proyectos que hoy se han presentado para estas minicentrales no realzan mucho la potencia, no es mucha más potencia que la que puede alcanzar una de estas minicentrales, porque no en balde, por ejemplo, tenemos centrales de 800 kilowatios hora ó 4.000 kilowatios hora. Yo entiendo que no va a venir a solucionar nada de esto y que, de aprobarse la instalación en el Alto Tajo, causaría un gran perjuicio tanto en el tema de pesca como en el ecológico. Yo pido que sea consciente de todo esto, que se analice seriamente y no nos carguemos una zona que hoy es un río virgen, que se puede visitar y que tiene una incidencia tremenda en el tema de la pesca, de la trucha. No en balde ya ha habido una serie de protestas de dieciséis asociaciones en la provincia de Guadalajara, y no sólo de las asociaciones, sino de todos los partidos políticos, incluido el Consejero de Industria y Turismo de Castilla-La Mancha, que tampoco es partidario de que se construyan estas minicentrales en el Alto Tajo, y en unas declaraciones venía a decir que era partidario de potenciar las minicentrales anteriores, los clásicos molinos, que vamos a llamarlos de esta forma, que llevaban cincuenta o sesenta años funcionando. El Secretario General de la Energía coincidirá conmigo en que, con la tecnología que hoy tenemos, potenciando más, en lo que cabe, de lo que se está haciendo estos antiguos molinos, por poner algún ejemplo, alguna central que estaba sacando una producción de 100 kilowatios hora hoy, con la nueva tecnología, puede llegar a los 250 y 300 kilowatios hora.

Nos gustaría saber si efectivamente son necesarias estas centrales, porque ni mi Grupo ni yo nos oponemos a las centrales hidráulicas, somos partidarios de ellas, pero que se busquen otros sitios más adecuados para ello. Por ejemplo, tienen la presa de la Tejera, de la provincia de Guadalajara, que ya se está haciendo. A lo mejor es bueno estudiar si se puede instalar alguna central hidroeléctrica o hidráulica, si es que hacen falta esos kilowatios, que son kilowatios limpios. En definitiva, habrá que tener una alternativa a la energía nuclear, y las provincias que tenemos esas centrales no las estamos rechazando pero ahí están. Lo que sí es cierto es que seguramente va

a ser difícil, de aquí en adelante, instalar algunas centrales nucleares más.

Lo que le pido es que sea consciente de que en el Alto Tajo nos oponemos absolutamente todos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra, para contestar, el Secretario General de la Energía.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Maravall Herrero): Como saben SS. SS., el Gobierno ha fomentado la construcción de centrales hidroeléctricas de pequeña potencia mediante la promulgación de varios Reales Decretos que desarrollan la antigua Ley de 1980 sobre conservación de energía, en la que se daba un tratamiento bastante preferencial a este tipo de instalación.

El procedimiento del aprovechamiento hidroeléctrico y todo el régimen de concesión de competencias es atribución administrativa del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Lo único que no es competencia de dicho Ministerio es la autorización de los elementos electromecánicos de la central, que, dada su relativa importancia, corresponde a los órganos respectivos de las Comunidades Autónomas.

Por la Confederación Hidrográfica del Tajo no se ha otorgado todavía ninguna concesión en la denominada cuenca del alto Tajo y, por tanto, no hay ningún proyecto aprobado. De hecho existen, según datos que me ha enviado la Confederación Hidrográfica del Tajo (y vuelvo a decir que me disculpo porque estoy hablando de temas que no son competencia del Ministerio de Industria, sino del Ministerio de Obras Públicas, pero la Confederación Hidrográfica del Tajo ha tenido la amabilidad de remitirme todos los proyectos presentados en la cuenca de alto Tajo), cinco proyectos que pueden calificarse de nuevos y tres que pueden calificarse de rehabilitaciones; son los ocho proyectos que han solicitado hasta la fecha concesión. En ningún caso, como acabo de decir, se ha otorgado ésta todavía.

Estos ocho proyectos, de manera muy rápida, se desglosan de la siguiente manera: hay tres proyectos solicitados por Eléctricas Ruiz Pérez, S. A., dos proyectos presentados por APROISA, S. A. y las tres solicitudes de rehabilitaciones corresponden a centrales fuera de servicio pertenecientes a la Unión FENOSA.

Lo que sí puedo responder a S. S. es que, de las ocho solicitudes presentadas, se encuentran ahora mismo en tramitación cinco expedientes de concesión en dicha cuenca. Es trámite preceptivo, y siempre se hace así, pedir informe de impacto ambiental a las Comunidades Autónomas, concretamente a la Consejería de Política Territorial. Cuando en este informe, recabado de la Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se indica la conveniencia de disponer de un estudio de impacto ambiental más en profundidad, la Confederación Hidrográfica del Tajo requiere su presentación por parte de la sociedad peticionaria.

Respecto a la segunda pregunta, no se consulta ni se

pide informes a la sociedad de caza y pesca de la zona afectada. Si estas entidades comparecen durante el período de información pública, se les invita formalmente a comparecer durante las operaciones de confrontación del proyecto en el terreno. Vuelvo a decir que este es un tema de tramitación administrativa que corresponde a la Confederación Hidrográfica del Tajo, y por amabilidad de su Director Técnico me ha remitido esta contestación. Es decir, resumiendo, siempre se pide informe de impacto ambiental y siempre es un tema que se tiene en cuenta, y cuando hay entidades interesadas en presentar algún tipo de alegación se les invita formalmente a comparecer durante las operaciones de confrontación en el terreno del proyecto, antes de dar la concesión.

Yo le podría responder —no sé si con esto es suficiente— con datos sobre cada uno de los ocho proyectos que han presentado solicitud, pero quizás sería extenderme demasiado. En cualquier caso, si tiene interés por alguno en concreto, muy gustosamente se lo podría decir.

Lo que sí puedo decir es que es un aspecto importante de la política energética al seguir potenciando las minicentrales, en general la energía hidráulica, porque es un tipo de energía necesaria para el sistema, por una razón, además, muy clara: con independencia de que ahora a corto plazo tengamos un problema de exceso de capacidad de producción en el sector, la energía hidroeléctrica es una energía que sirve muy bien para regular lo que se llama la demanda de punta, la demanda de la energía en la punta de la curva de carga, cosa que no puede hacer, por ejemplo, la energía nuclear. Nunca en este sentido las centrales nucleares son competitivas con la energía hidráulica, porque atienden, digamos, a partes de la curva de demanda de potencia, curva de carga, muy distintas. Con lo que sí compiten las centrales hidroeléctricas en cuanto a capacidad de regulación es con las centrales de hidrocarburos, fundamentalmente el fuel-oil y gas, pero por razones obvias de política energética no nos interesa potenciar en España más este tipo de centrales que consumen hidrocarburos.

Esto es todo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Ruiz Ruiz, para réplica.

El señor **RUIZ RUIZ**: Anuncio que, efectivamente, habrá que preguntar al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para que nos informe más ampliamente.

Pero permítame, Señor Secretario General de Energía, que le diga que comparto en parte casi todos sus criterios de que es una energía que hay que potenciar, pero lo que sí que tenemos que tener en cuenta es dónde se instalan esas centrales, porque la potencia de estas tres centrales en el Puente de San Pedro, en Corduente, son 4.000 kilowatio/hora; otra de las centrales, En Zaorejas, es de 800 kilowatios/hora; hora central, en Huertaernando, es de 4.000 kilowatios/hora. Yo creo que no merece la pena de verdad ponerlas en estos sitios del alto Tajo, o en estas centrales; hay otros sitios donde se pueden poner, y desde luego hay que potenciar ese tipo de energía, pero no

nos carguemos toda la fauna, toda la flora, no nos carguemos todo esto; sería muy peligroso. El Alto Tajo se llama así por los incomparables tajos y cortados que discurren a través de su río, a través del cauce que tiene. Es un paisaje precioso, es una ecología tremenda; eso no nos lo podemos cargar por sacar 800 kilowatios/hora, señor Secretario General de la Energía. No comparto esa opinión con usted. Hay muchos otros sitios donde se puede instalar todo esto, y, como yo le decía, a estas minicentrales, a estos antiguos molinos, délos más subvenciones, ayúdelos, que se programe absolutamente más esto, porque están decididas muchas empresas a activas todos estos molinos que anteriormente había, pero seguramente hay que darles unas garantías mayores, porque en estos momentos el costo, como usted bien sabe, es bueno para esa punta de la energía eléctrica, pero también hay que tener en cuenta que el costo es muy elevado, porque cualquiera de estas empresas que tiene una distribución pequeña, donde puede sacar 200 ó 300 kilowatios/hora, usted sabe, y estará de acuerdo conmigo, que esa punta para los pueblos que está suministrando corriente no puede conectar directamente a esos pueblos, tiene que ser a través de acoplar a la red nacional. El acoplamiento a la red nacional es un coste muy elevado que en estos momentos repercute sobre todas esas instalaciones.

La verdad es que siento que no me haya podido dar más datos, como decía antes. Interpelaré al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para que nos dé más detalles, pero lo que sí puedo adelantar es que nos vamos a oponer, o sea, Castilla-La Mancha, a través de su consejero de Energía y Turismo, ya ha hecho declaraciones de que se van a oponer rotundamente a ello. Todos los partidos políticos estamos iguales, y las 16 asociaciones de pesca, ecológicas y culturales exactamente lo mismo. Cuando usted dice que se pida información, en este caso no se ha pedido absolutamente ninguna información a estas asociaciones, porque los tres proyectos que usted mencionaba antes y que yo le señalaba, esos ya han pasado el período de información pública, no se ha consultado todavía con ninguna asociación. Creo que sí se tenía que haber pedido alguna explicación, algo a estas asociaciones, porque estas centrales, como decía antes, se pueden instalar, y yo no me voy a oponer a que se instalen en otros sitios, pero lo que sí es cierto es que en la provincia de Guadalajara nos vamos a oponer rotundamente a que se instalen en los sitios que estos proyectos están destinados. Usted dice que no están aprobados. La versión que yo tengo es que van muy adelantados y que seguramente alguno de estos proyectos nuevos no se van a aprobar —también tengo esa versión— y que en este momento lo que se pretende es potenciar estas minicentrales en los antiguos molinos; unas son antiguos molinos y otras minicentrales, pero seguramente algunas de ellas, que usted ha mencionado, tienen mucha más potencia que éstas, y es bueno potenciar esto, pero no aprobemos una serie de proyectos nuevos y por favorecer una potencia muy pequeña de energía eléctrica nos carguemos un tema como ecológico, todo el tema de pesca del Alto Tajo, porque seguramente será uno de los ríos que hoy está virgen den-

tro de este tema, y si nos cargamos todo esto, pues que venga Dios y lo vea.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra, para réplica, el señor Secretario General de la Energía.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Maravall Herrero): Tomo nota de su interés y, desde luego, voy a ver hasta qué punto realmente las concesiones, como usted dice, están ya a punto de ser concedidas. Por la información que he recibido no es así; está todavía muy en fase de estudio el tema.

En cualquier caso, el impacto sobre el medio ambiente en la concesión que realiza el Ministerio de Obras Públicas es un tema que siempre se tiene en cuenta, y en el caso de todas las solicitudes del Alto Tajo siempre se ha pedido informe a la consejería de política territorial de la Junta Autonómica, en todos los casos se ha pedido informe a la Consejería. Si usted dice que la Consejería se opone, me imagino que el Ministerio de Obras Públicas lo tendrá en cuenta; lo que no sé es el resultado final del asunto.

Lo que sí le quería decir a S. S. es que el procedimiento a seguir, en caso de que una sociedad quiera hacer algún tipo de interpelación o de acusación, de oposición, está absolutamente previsto y regulado en la normativa sobre minicentrales; ahí es donde se establece que las sociedades afectadas disponen del período de información pública para presentar cuantos alegatos quieran. El período de información pública, como su nombre indica, es un período de información que se hace pública. Si ninguna sociedad ha comparecido, no sé realmente la razón, pero yo espero, en cualquier caso, que el problema se solucione adecuadamente.

— **SOBRE ACTIVIDADES DEL CENTRO DE INVESTIGACION ENERGETICA, MEDIOAMBIENTAL Y TECNOLOGICA (CIEMAT) RESPECTO A LOS RESIDUOS RADIATIVOS (SEÑOR GARCIA FONSECA, IU)**

— **SOBRE RECURSOS MATERIALES Y PERSONALES DEL CENTRO DE INVESTIGACION ENERGETICA, MEDIOAMBIENTAL Y TECNOLOGICA (CIEMAT) (SEÑOR GARCIA FONSECA, IU)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Pasamos a continuación a las preguntas formuladas por el señor García Fonseca, respecto a actividades del Centro de Investigación Energética, Medioambiental y Tecnológica (CIEMAT) respecto a residuos radiactivos y recursos materiales y personales del Centro de Investigación Energética, Medioambiental y Tecnológica (CIEMAT).

En ambos casos, de acuerdo con el Presidente, que se había puesto en contacto con el portavoz de Izquierda Unida, vamos a intentar agruparlas. Le hago la misma observación que a los dos intervinientes anteriores: que en el caso de que precise de más tiempo que los diez minu-

tos, esta Presidencia sería absolutamente flexible, y así lo entenderá.

Tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Creo que no agotaré el tiempo reglamentario, porque me interesa fundamentalmente la contestación. Me voy a limitar casi escuetamente a formular las preguntas que ya conoce el señor Secretario General, con algunos pequeños comentarios por mi parte.

Efectivamente, el primer bloque de preguntas pretende información sobre tres temas ligados entre sí: la definición y delimitación de las funciones del CIEMNAT, que es un organismo que está desde hace tiempo en proceso de reestructuración, de reconversión interna, y en este sentido van algunas de las primeras preguntas: ¿Por qué el CIEMAT, un organismo público de investigación, dedica parte de su personal investigador (laboral y funcionario) a la producción de bidones de residuos radiactivos, cuando se ha creado en 1985 la Empresa Nacional de Residuos, S. A. (ENRESA), cuya misión es la gestación de los residuos radiactivos en España precisamente?

Las siguientes preguntas de este primer bloque se refieren a la adecuación de los medios materiales y humanos a estas funciones que hay que delimitar para el CIEMAT y también a las medidas preventivas y de control a efectos de seguridad, y las preguntas, literalmente, dicen: El CIEMAT, antigua Junta de Energía Nuclear, ha ido abandonando las líneas de investigación en torno al ciclo de combustible nuclear para orientarse hacia otras vías. ¿Supo el organismo adaptar su personal a las nuevas líneas de investigación?

En cuanto a los problemas de seguridad, la pregunta dice literalmente: ¿Conoce el personal de CIEMAT las actuaciones que debería realizar, en caso de accidente o incidente, con materiales o en instalaciones nucleares o radiactivas?

Sobre este último tema quisiera hacer un hincapié un poco especial en la medida en que ya es público, puesto que ha sido recogido así en medios de información —estoy seguro además de que lo conoce además por vías más directas—, en los problemas que por lo menos se detectan por parte del comité de empresa y por parte del personal de la misma en relación con contaminación o efectos radiactivos sobre la salud de los trabajadores. Hay algunos datos, que, de ser absolutamente objetivos, son realmente preocupantes, por no decir escalofriantes. usted sabe bien que el comité de empresa hizo una encuesta directa entre trabajadores por la que se deducía que hubo más de cuarenta muertes de trabajadores consecuencia, parece ser, de este tipo de efectos radiactivos.

En todo caso, en el convenio a que me referiré luego en el último bloque de preguntas, en el convenio todavía sin aprobar, pero que fue ardua y largamente negociado, y de alguna forma consensuado entre la dirección y los trabajadores, se habla de efectuar una investigación. Hay un compromiso concreto en este sentido, porque, efectivamente, hasta hoy, que nosotros sepamos al menos, no hay ningún estudio epidemiológico, no hay ninguna investi-

gación sería sobre este problema que, por otra parte, digo, investigaciones muy directas, quizás técnicamente insuficientes, pero en todo caso posiblemente fiables de los trabajadores, detectan problemas de la envergadura como el que antes cifré. Esto en cuanto al primer bloque de preguntas.

En cuanto al segundo, están ligadas evidentemente al primero, porque no se nos puede ocultar que en el funcionamiento del centro es muy importante la situación y la dotación tanto de medios materiales como humanos y la situación del personal en general. Y en ese sentido van las preguntas que dicen: ¿Considera el Ministro —o usted, en este caso— que el CIEMAT está conveniente dotado, personal y económicamente, para cumplir los objetivos que tiene marcados, especialmente después de la aprobación del Plan Nacional de Investigación? ¿Considera que el personal del CIEMAT (laboral y funcionario) está remunerado adecuadamente en función de la cualificación profesional que poseen los trabajadores de un organismo de investigación del nivel del CIEMAT? Y también el nivel de riesgos, al que he aludido antes, y por último, la última parte de la pregunta, que dice: ¿Por qué después de trece meses de negociación entre representantes de la Administración y representantes de los trabajadores, para alcanzar un acuerdo satisfactorio que puede sentar las bases de la solución de estos problemas, los Ministerios de Hacienda y Administraciones Públicas no informan favorablemente esos acuerdos?

Es una pregunta realmente importante, aunque sé que no es de su competencia, pero que me gustaría que, en la medida en que usted tenga conocimiento de la materia, nos informase.

Y termino ya simplemente para subrayar, a nuestro juicio, la importancia, el interés de estas preguntas, con algunas pequeñas referencias, algunos pequeños datos.

Si efectivamente se trata de un organismo de investigación, que requiere una alta cualificación profesional, que está en muchos de sus trabajos expuestos los trabajadores a riesgos de diferente tipo, y sin compensaciones ni profesionales en general ni económicas en particular, algunas cifras son grandemente significativas: por concepto de peligrosidad, por trabajos en presencia de radiaciones ionizantes, se paga la friolera de setenta pesetas al mes. La máxima cuantía que un trabajador puede recibir por estos conceptos estaría entre las tres mil o tres mil quinientas pesetas al mes, y no solamente en cuanto a las radiaciones ionizantes se refiere, sino que por concepto de trabajos tóxicos, penosos y peligrosos, que abundan en este organismo —pensemós que están manejando, manipulando, residuos de hospitales, residuos radiactivos, etcétera, en muchos casos vísceras, jeringuillas, productos químicos corrosivos, etcétera,— por esos conceptos el plus económico es de la misma cuantía máxima de tres mil, tres mil quinientas pesetas.

Estas son las preguntas de estos dos bloques, sobre las cuales Izquierda Unida quería que usted nos suministrase la información mayor posible de la que disponga. Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la

palabra para responder el Secretario General de la Energía.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Maravall Herrero): Voy a procurar responder siguiendo el mismo orden de las preguntas que me ha hecho su señoría.

Yo diría que las actividades del CIEMAT en relación con los residuos radiactivos son de dos tipos: en primer lugar, de investigación y, en segundo lugar, de gestión de residuos.

En relación con las actividades de investigación, con respecto a los residuos, el CIEMAT posee el 80 por ciento del capital de ENRESA, dado que la gestión de residuos tradicionalmente le estaba recomendada a la antigua Junta de Energía Nuclear. El CIEMAT es un organismo encargado de la investigación energética y tiene encomendada la investigación en el campo nuclear. En este sentido, apoya a ENRESA en lo que se refiere a residuos radiactivos, participando en muchos de los proyectos I + D llevados a cabo por esta compañía.

El segundo tipo de actividades del CIEMAT con respecto a los residuos es en el campo de la gestión de los residuos. Como he comentado antes, acondiciona los procedentes de pequeños productores: medicina, investigación, industria, y almacena las agujas de radio 226 procedentes de usos médicos.

El CIEMAT es un organismo público de investigación, como bien saben sus SS. SS., que utiliza como recursos los facilitados por los Presupuestos Generales del Estado y, de otra parte, los generados de su actividad como organismo autónomo de tipo comercial. En este sentido, y en virtud de que ENRESA, única responsable de la gestión de los residuos radiactivos en España, no dispone hasta el momento actual de instalaciones adecuadas para el acondicionamiento de estos residuos, es por lo que se ha suscrito un convenio-contrato entre el CIEMAT y ENRESA. Este convenio-contrato, puramente temporal en tanto en cuanto ENRESA tenga los medios de gestión que he señalado anteriormente, este convenio, que tiene cláusulas de contraprestación económica por los servicios prestados por el CIEMAT, se fundamenta, igualmente, en razón de que este organismo, que es responsable de la gestión de los residuos radiactivos hasta la creación de ENRESA, dispone no sólo de las instalaciones adecuadas y autorizadas, sino de los conocimientos tecnológicos y científicos imprescindibles adquiridos a lo largo de muchos años de gestión de residuos.

Como ya he señalado, el acondicionamiento de las instalaciones de El Cabril incluye una planta de acondicionamiento para los residuos de pequeños productores, proceso que actualmente realiza el CIEMAT y que permitirá que ENRESA se haga cargo de esta actividad a lo largo de 1990. A partir de entonces, el CIEMAT dejará de hacer gestión, por tanto, de residuos radiactivos. Pero, mientras tanto, dada la especificidad técnica que el acondicionamiento de residuos exige, puede afirmarse que no existe ningún otro organismo que pueda realizar un trabajo

equivalente en España mientras que ENRESA no ponga en operación sus propias instalaciones.

En relación con la pregunta sobre si supo el CIEMAT adaptar su personal a las nuevas líneas de investigación a medida que fue abandonando las líneas de investigación en torno al ciclo de combustible nuclear, yo diría que se han dado pasos muy importantes, pero también recalcaría que las líneas de investigación en torno a la energía nuclear en el CIEMAT todavía siguen siendo importantes, y seguirán siéndolo mientras en España exista una potencia nuclear tan relevante como la que ahora tenemos.

Desde el año 1984, el CIEMAT es cierto que desarrolló una política nueva de gran diversificación de actividades, de reducir el peso de la investigación nuclear, aunque vuelvo a decir que sin abandonarla, pero reduciéndola y buscando nuevas líneas de investigación. Esta política de investigación, reorientada a partir de 1984 y actualmente consolidada, ha tenido como soporte fundamental una política de formación de personal, subordinada en cada momento a la primera, que ha estado y está encaminada a satisfacer las necesidades de preparación del personal. Existe en el CIEMAT un proyecto de formación interna que tiene una vigencia plurianual y en 1987 aproximadamente del orden del 71.000 horas han estado dedicadas a este esfuerzo.

En 1986, el CIEMAT tenía 1.470 empleados; de ellos, 488 como titulados superiores. La distribución por tareas es la siguiente: Tecnología nuclear, 389 empleados, de los cuales 107 son titulados superiores; infraestructura tecnológica, 388 empleados, de los cuales 97 son titulados; investigación básica, en la que se incluyen tanto los programas en relación con altas energías como el programa de fusión nuclear con la CEE, emplea 95, de los que 50 son titulados; en áreas nuevas de energías renovables, 48 empleados, de los que 32 son titulados; protección radiológica y medio ambiente, abarca 128 empleados, de los que 37 son titulados. Finalmente, existe un grupo asignado de manera horizontal entre todas las actividades del Instituto, que abarca a 92 titulados.

El personal del CIEMAT recibe, con carácter obligatorio para el desarrollo de su trabajo, seminarios de formación sobre radiaciones ionizantes, cuya extensión y profundidad varía, desde los impartidos al personal de nuevo ingreso —de carácter recordatorio—, hasta los impartidos al personal de operación de instalaciones radiactivas. A estos últimos se les añade la formación, acreditada por certificación, de los de operador y supervisor de las citadas instalaciones nucleares. Existe en el CIEMAT un plan de emergencia interior que abarca también el área de protección radiológica; cada año se realiza un simulacro de emergencia. El personal cuenta con una cartilla de instrucciones individualizadas, con instrucciones de actuación en caso de emergencia. En 1982 se confeccionó la primera cartilla que se ha revisado en 1985 y 1987. Actualmente está en fase de elaboración una versión más actualizada.

El CIEMAT dedica al área de seguridad 80 personas. En cuanto a protección radiológica, se hace el seguimiento anual sobre la base de análisis de dosimetrías y otras co-

sas, de 580 personas, de las cuales sólo 170 tienen tareas de este tipo. El CIEMAT acaba de realizar una publicación, titulada «La seguridad y protección del CIEMAT», que describe todas las actividades de protección de riesgos, en especial los radiológicos, así como la organización implementada por el CIEMAT en esta materia. Dicha publicación ha sido difundida fuera y dentro del Centro. El Consejo de Seguridad Nuclear está permanentemente evaluando el sistema de seguridad en lo que se refiere a la protección radiológica. De hecho, en 1987 realizó más de 100 inspecciones en el CIEMAT.

Con esto respondo al primer bloque de preguntas de S. S. y entro ahora en el segundo bloque sobre dotaciones materiales y personales de cara al Plan Nacional de Investigación.

La adecuación de los recursos humanos a la investigación y desarrollo orientada por objetivos, que es la que actualmente realiza el CIEMAT, puede estimarse, en términos generales, conseguida en un porcentaje elevado, aun considerando que ésta se ha realizado en un período de tiempo relativamente corto. Este es un proceso desequilibrado porque en el nivel de recursos humanos puestos al servicio de las líneas de investigación que se lleva a cabo en los distintos Institutos dependientes del CIEMAT, no todos tienen el mismo grado de desarrollo, manteniéndose una situación de déficit en áreas de investigación muy nuevas, como es el caso del Instituto de Energías Renovables.

En el presupuesto de ingresos del CIEMAT, tomando como referencia para comparación el año 85 y 88, puede decirse que en el año 85 había unas aportaciones del Estado de 5.298 millones y unos ingresos procedentes de la actividad comercial de 540 millones; en 1988, la aportación del Estado es de 6.538 millones y los ingresos procedentes de la actividad comercial son de 1.000 millones. Esto muestra dos cosas: por un lado, el incremento continuado del presupuesto de ingresos y, por otro, la importancia creciente en el tiempo que deben ir tomando los ingresos propios generados por el Centro, en la medida en que es un organismo autónomo de carácter comercial, con capacidad de autofinanciarse, tal como señala la Ley de la Ciencia.

Para garantizar la calidad y competitividad de las actuaciones del CIEMAT dentro del campo del I + D, se está ejecutando una política de adscripción de personal que, entre otras acciones, incluye las becas de formación, las ayudas a la investigación, contratación con cargo a los créditos de inversión y concertación con empresas y universidades. La adecuación del personal sigue la siguiente política: en primer lugar, aminorar la edad media de los investigadores titulados y auxiliares; actualmente, la edad media del titulado supera la de 40,5 años. En segundo lugar, aumentar la relación con el personal investigador entre titulados y auxiliares. En tercer lugar, adecuar la plantilla a las necesidades reales del organismo. El total de la plantilla puede decirse que, tomando 1984 como referencia, si bien entonces tenía una totalidad de 1.609 personas trabajando en el Centro, en 1987 la cifra es de 1.433. Ha habido una reducción paulatina. Sin embargo,

esto es compatible con un aumento de la estructura del reparto por niveles de cualificación, de forma que los investigadores titulados han pasado de 293, en 1984, a 394; es decir, 101 más en 1987, y el total de los titulados ha pasado de 293, en 1984, a 488, en 1987. Se ha hecho compatible una cierta reducción de la totalidad de la plantilla, con un aumento bastante fuerte en los titulados.

En general, con la remuneración de los empleados del CIEMAT, creo que de cara a analizar la problemática planteada ahora mismo, conviene distinguir entre los funcionarios y el personal laboral. En relación con los funcionarios, un hecho importante es la aprobación el 30 de marzo de 1988 del catálogo de puestos de trabajo. De acuerdo con el nuevo catálogo de puestos de trabajo, la adecuación del personal funcionario creo que es correcta para poder cumplir los objetivos marcados en el campo sectorial energético.

A nivel general, en el CIEMAT las áreas de actividad están encuadradas en Institutos o Direcciones, según el carácter técnico o administrativo. En cada Instituto, se utiliza la denominación de jefe de unidad operativa para designar al director técnico de un programa o proyecto, responsable simultáneamente de las instalaciones de que dispone el programa. Con este criterio, se asigna un nivel superior a los directores de programas, nivel 28, que a los directores de proyectos, nivel 26, y en el desarrollo de este sistema se reflejan, asimismo, las responsabilidades sobre instalaciones experimentales o laboratorios, cuando es necesario.

La valoración de un puesto de trabajo asignable a personal dentro del catálogo de puestos de trabajo de los denominados grupos c), d), o e) es independiente de la que pueda realizarse para puestos asignables a personal perteneciente a los grupos superiores, a) y b), y al no existir el concepto de masa salarial como factor previo y limitante del incremento económico, no es posible que se produzcan beneficios para determinados grupos a costa de otros. El catálogo de puestos de trabajo supone una importante mejora de los complementos de destino del personal de los grupos c), d) y e), cuyos puestos de trabajo han sido valorados. Es de destacar que el personal del grupo c), cuyo complemento de destino estaba situado fundamentalmente entre los niveles 8 y 10, pasa a una situación en la que el nivel mínimo es el 12. Asimismo, el personal del grupo d), cuyo complemento de destino mínimo se situaba en el nivel 6, partirá del nivel 9, con un desarrollo que posibilitará alcanzar puestos de nivel 16. El personal del grupo 3) mejora su posición, pasando del nivel 5 al 10, como situación mínima. El catálogo permite una subida de los niveles retributivos de todo el personal.

No sé si S. S. está interesada en más detalles sobre la situación y reparto por áreas y niveles de cualificación del catálogo de puestos de trabajo. En caso de que quiera más información, se la daré gustosamente.

En relación con el personal laboral, las retribuciones se efectúan de acuerdo con las remuneraciones pactadas en el convenio de 1986, con la elevación del 5 por ciento para 1987 y del 4 por ciento para 1988. Esto es consecuencia de que no se ha firmado todavía convenio ni en 1987 ni

en 1988, ya que el comité de empresa exige un incremento salarial, que es el 10,2 por ciento, superior al que CIEMAT puede conceder.

Sobre la remuneración del personal laboral, cabe informar que la mesa de negociación del acuerdo marco, que se llevó a cabo en 1986 a nivel nacional, desestimó la propuesta realizada por el CIEMAT de mejora salarial, en razón de que la representación federal de los sindicatos representativos estimaba que los niveles retributivos estaban comprendidos en la banda media superior de la correspondiente al personal laboral de la Administración. Ulteriormente se propuso el reconocimiento de que el personal laboral pudiese participar en la distribución de los beneficios generados por las actividades comerciales del organismo en forma de complemento de productividad. Esta propuesta no ha podido cristalizar al no recibir autorización del Ministerio de Economía y Hacienda, dado que la actual redacción de la Ley presupuestaria configura como masa salarial no sólo las retribuciones salariales propiamente dichas, sino las extrasalariales, lo que impide continuar en el proceso en tanto que el CIEMAT no pueda garantizar con carácter plurianual los beneficios o, de modo contrario, se realice una modificación en la redacción de la Ley presupuestaria en este punto.

En relación con su última pregunta de porqué después de trece meses de negociación los Ministerios de Economía y Hacienda y Administraciones Públicas no han informado favorablemente los acuerdos, debo decirle que tanto el Ministerio de Economía y Hacienda como el de Administraciones Públicas han informado ya globalmente el convenio del personal laboral de forma favorable; no obstante, han hecho notar algunas modificaciones puntuales. Las modificaciones puntuales que no han sido informadas favorablemente son aquellas solicitadas por los sindicatos representativos de dotaciones económicas complementarias o adicionales al convenio, ya que, como he señalado, suponen un incremento de la masa salarial de aproximadamente un 10,2 por ciento en un año en que la Ley presupuestaria fija el incremento de dicha masa en 4 por ciento para situaciones homogéneas.

Terminando, lo que sí quiero señalar a S. S. es que, si bien las primeras conversaciones en relación con la posibilidad de incrementar la masa salarial en función de los ingresos propios que pueda generar el propio organismo, todavía no ha recibido el visto bueno de los Ministerios competentes, debo decirle que yo espero que éste sea un problema que se pueda resolver, porque considero que realmente es importante en la medida en que esos programas de investigación que el CIEMAT pueda realizar por cuenta de terceros, y, por tanto, cobrar con cargo a ellos, que es lógico, opino que es absolutamente lógico que parte los puede utilizar como incentivos, como estímulos para iniciativas a su personal investigador. Ese es un tema que está en discusión ahora mismo, que afecta no sólo al CIEMAT, sino al conjunto de los OPIS (Organismos Públicos de Investigación) y que la intención de los Ministerios competentes es dar una respuesta, una solución de tipo global a todas las OPIS.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor García Fonseca. (El señor García Fonseca hace signos negativos.) Muchas gracias, señor García Fonseca, por el esfuerzo de síntesis realizado.

— **SOBRE CRITERIO DEL GOBIERNO SOBRE LA OPORTUNIDAD DE REDUCIR EN ESTAS FECHAS EL PRECIO DE LOS CARBURANTES (SEÑOR CAMISON ASENSIO, CP)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Pasamos a la última de las iniciativas que íbamos a tratar hoy, habida cuenta de que la proposición no de ley que figura en último lugar, y de acuerdo con el proponente, se aplaza para una nueva sesión de la Comisión.

Tiene la palabra el señor Camisón Asensio, de Coalición Popular, para formular una pregunta respecto al criterio del Gobierno sobre la oportunidad de reducir en estas fechas el precio de los carburantes, por un tiempo máximo de diez minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Con fecha 10 de mayo pasado formalizábamos al señor Ministro de Industria y Energía una pregunta, cuyo texto literal era que qué criterios tiene el señor Ministro sobre la oportunidad de reducir en estas fechas el precio de los carburantes. Remarco que nuestra pregunta, efectivamente, tenía fecha de 10 de mayo y los precios se redujeron en Consejo de Ministros celebrado el 13 del mismo mes; o sea, nuestra pregunta era anterior a la decisión del Consejo de Ministros. Ante esta eventualidad, obviamente, nuestra pregunta, por lentitudes burocráticas, ha perdido oportunidad. No obstante, hemos decidido mantenerla, dada la trascendencia del tema.

Intentábamos cuando la formulamos, y antes de aquella reducción, contrastar lo que se venía diciendo y la preocupación que había a nivel de calle, porque nosotros entendíamos que el pueblo español tenía derecho a que se aclararan las dudas sobre aquella cuestión. Por ejemplo: ¿por qué se bajan los precios de los carburantes en 13 de mayo y no antes? El Gobierno ha dicho: porque había que hacerlo en el momento de la baja conjugada del dólar y del precio del petróleo. Pero es que desde hacía ya bastantes meses se daba esa conjunción; baste analizar la recomendación del Parlamento Europeo en su documento A 2 245 en favor de reducciones de los costes de producción que conlleven disminución de la presión fiscal e incremento de empleo en base justamente a aquella conjunción. Consecuentemente, de acuerdo con tal documento del Parlamento, se recomendaba una mayor convergencia entre las economías europeas, y todos los países de la Comunidad, excepto España, bajaron los precios con una mayor antelación.

La primera pregunta que surge es: ¿acertó España, al ser la última de esta tacada de bajas a nivel europeo? Esta por ver. Esperamos que no se nos diga que el fenómeno se produjo porque el precio español era de los más bajos, porque ello implicaría admitir que la situación de nues-

tros precios en el «ranking» europeo antes de esa tacada de bajas europeas era improcedente; sería admitir que el precio entonces no estaba en coordinación, como recomendaba el Parlamento Europeo, con el resto de países de la Comunidad. Parece ser que el detonante fue el fracaso de la reunión de la OPEP de Viena —me refiero a la de mayo,— con una guerra entonces internacional en latencia sobre que se pudiera instalar otra vez los famosos contratos «Net Back», o cumplirse la amenaza de los países «alcones» sobre el desplome de precios hasta incluso los 10 dólares por barril. Parece ser que no se han cumplido esos temores y por ello más verosímil es la tesis de que el motor ha sido sencillamente el control de la inflación.

Ante el tema no tenemos más remedio que dar nuestra opinión, lamentando que haya habido que gastar justamente el proceso beneficioso de la baja justamente en eso, con lo beneficioso que hubiera sido emplearla para otros temas, como hubiera sido para generar empleo y ahorro, incluso para combatir el déficit público.

De todas formas, ha quedado claro en todo este proceso, aunque estemos hablando un poco ya fuera de tiempo, la voracidad de este Gobierno a la hora de recaudar impuestos; la escasa reducción de los precios del fuel y del butano, cuando se tenía esperanza —usted lo sabe, señor Secretario— del 15 por ciento; el haber consentido estar recaudando en los próximos meses cerca de 7.000 millones de pesetas más de lo previsto por este impuesto; o el hecho de que, pese a la bajada, se vislumbra recaudación excesiva para la Hacienda pública, o incluso la circunstancia de que el precio resultante español para el gasóleo de calefacción sea de los más altos de Europa.

También nos llamó la atención en el momento de formular la pregunta —y lo lamentamos ahora— que no se acaban de entender aquellas reticencias para la bajada, por parte del Banco de España y de los Ministerios de Obras Públicas y del Interior, porque en el caso de que hubiera sido así, habría que recordarles otra vez que la solución al caos circulatorio, por ejemplo, de Semana Santa, no debe venir —yendo para atrás tipo cangrejo— de la mano de disminuir el tráfico, sino procurando mejores carreteras y más racional circulación.

Le ruego, señor Secretario General, contestación a dichas interrogantes porque hablando se entiende la gente. Inevitablemente, he de recordar que la última vez que el señor Secretario General y este Diputado hablamos —parlamentariamente, por supuesto— fue con motivo de un debate en la Comisión Mixta para las Comunidades Europeas sobre la adaptación del monopolio español de petróleos a la Comunidad, justamente el pasado 2 de marzo.

El señor Secretario General rebatía mi tesis, estoy seguro de que lo recuerda, al analizar el proceso de variación de las distancias entre gasolineras impuesto por la Comunidad, con la infundada aseveración de que el Real Decreto-ley 5/1985, de 12 de diciembre, de adaptación decía que no habría que tocarle ni una sola coma. Luego, recientemente, hemos visto que ha sido preciso nada menos que promover otro Decreto-ley por eso hablando se en-

## COMISIONES

tiende la gente y esperamos que al contestar hablando nos entendamos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Para responder tiene la palabra el señor Maravall, por un tiempo máximo de diez minutos.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Maravall Herrero): Si no importa a S. S. empezaría respondiendo su última pregunta para luego concentrarnos en el tema de los precios de los combustibles, porque se puede responder, digamos, un poco al margen del tema de la pregunta principal.

Recuerdo perfectamente el debate que tuvimos. Agradezco mucho los comentarios y las observaciones, pero quiero decirle que el Decreto-ley que acaba de aprobar el Gobierno reduciendo las distancias no deroga para nada el de 1985. No es derogatorio, no deroga ni una sola coma, como dije entonces, del Decreto-ley de adaptación del monopolio, de 1985. El Decreto-ley de 1985 habilitaba al Gobierno a modificar las distancias bajo determinadas circunstancias que no se han cumplido, sino que ha habido otra nueva, que es la entrada en el Mercado Común; entonces se ha hecho un Decreto-ley no eliminando, digamos, las causas de la habilitación anterior, sino complementándolas, creando unas nuevas. En ese sentido no es un Decreto-ley en absoluto derogatorio del anterior; vuelvo a decir que la legislación sobre monopolio de petróleo se mantiene afortunadamente intacta en cuanto a normativa legal.

Al margen de este punto, volviendo al tema anterior diría que el Gobierno esperó al mes de mayo para reducir los precios de los hidrocarburos fundamentalmente por tres razones, respondiendo a la pregunta de S. S. de que los países europeos, en general, lo habían hecho antes.

En primer lugar, como ha dicho también S. S. por el tema de la reunión de la OPEP, tanto el Ministerio de Economía y Hacienda como el de Industria y Energía dijeron en repetidas ocasiones: estamos esperando a la reunión de mayo de la OPEP, una reunión muy importante, que va a arrojar un panorama mucho más claro desde entonces hasta final de año sobre qué va a pasar con los precios internacionales. Hay que esperar a esta reunión para ver qué ocurre, no vaya a ser que bajemos los precios y una o dos semanas después los precios internacionales repunten mucho. Efectivamente, la semana siguiente a la famosa reunión de la OPEP el Gobierno, a la luz de la nueva información, tomó la decisión.

En segundo lugar, me gustaría recordar que los precios de los hidrocarburos en España son fijos según la Ley de 1981. En muy pocos países europeos los precios son fijos, son libres, sujetos en ocasiones a bandas máximas, a precios máximos, precios mínimos, pero dentro de esas bandas, cuando existen, los precios pueden oscilar de manera absolutamente libre y, por tanto, cualquier variación en el precio del crudo a nivel internacional en el mercado spot, por ejemplo, inmediatamente, con un desfase temporal muy corto, se traduce en los precios de los productos refinados.

En España es distinto, los precios son fijados por el Gobierno, por una serie de razones en las que no voy a entrar y esto hace que siempre exista un cierto desfase. Tiene sus inconvenientes, no cabe duda, pero también tiene sus ventajas. En cualquier caso, me gustaría recordar a S. S. que estamos en la última etapa del sistema de precios fijos; que dentro de poco vamos a tener precios absolutamente libres para todos los hidrocarburos. Vamos a un sistema de precios libres, así se ha planteado por Bruselas y al acabar el período de transitorio los precios de todos los productos petrolíferos deberán ser libres.

En tercer lugar, me gustaría decir que, de algún modo, cuando se toma una decisión por parte del Gobierno sobre el precio de un producto petrolífero los criterios que se tienen en cuenta son fundamentalmente de tres tipos y de la resultante final surge la propuesta de modificación del precio. ¿Cuáles son esos criterios? En primer lugar, obviamente el fiscal, el tema de la recaudación, la importancia no ya sólo de los impuestos especiales sino de la renta del monopolio desde el punto de vista recaudatorio.

En segundo lugar, aspectos de política macroeconómica global, como es el tema de la lucha contra la inflación y lo que pesan los productos petrolíferos en el IPC, etcétera.

Finalmente, criterios de tipo energético que, personalmente, creo que deberían ser los más importantes. ¿Qué tipo de criterios de política energética se deben utilizar? Fundamentalmente los que aparecen recogidos en el Plan Energético Nacional, que hacen referencia a dos cosas: Tener una estructura de precios alineada con Europa en función de diferencia de coste de refinerías, de diferente estructura del refino, etcétera; siempre habrá ciertas diferencias en la estructura, pero en general, como objetivo tener unos precios, en lo básico, alineados con los precios medios europeos; y aspectos relacionados con los objetivos de ahorro, eficiencia de conservación energética. En este sentido creo que España debe seguir insistiendo mucho en sus objetivos de reducción del consumo de productos petrolíferos y de ahorro energético en general, pero particularmente en el campo de los productos petrolíferos. España es mucho más dependiente de los productos petrolíferos que la media de la CEE y, obviamente, tenemos que hacer un esfuerzo grande para seguir la política iniciada desde finales de 1979 de ir reduciendo la dependencia de estos productos, hay que buscar una diversificación energética mayor; hay que ahorrar más; hay que utilizar la energía más eficientemente y eso impone, en muchas ocasiones, tener unos precios que se pueden justificar en algunos casos como ligeramente por encima de los internacionales. Si durante un período de tiempo el Gobierno persigue con especial fuerza un objetivo de ahorro energético importante, esto podría justificar que durante ese tiempo el precio de algunos productos petrolíferos, sea fuel-oil, gasolina, etcétera, de cara a fomentar el ahorro y dada la fuerte elasticidad de la demanda en general, se mantuvieran relativamente altos.

Vuelvo a decir que esto hay que ponderarlo con otros criterios, porque a veces entra en contradicción con obje-

tivos antiinflacionista, fiscales, etcétera, pero es la mezcla de los tres tipos de consideraciones lo que baraja el Consejo de Ministros a la hora de determinar los precios.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Por un tiempo máximo de cinco minutos tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Efectivamente, señor Secretario General, celebro su anuncio de que no va a haber conflicto entre el Real Decreto-ley 5/1985, de adaptación del monopolio de petróleos a la Comunidad, y el reciente y flamante que acaba de salir del Consejo de Ministros reduciendo las distancias entre estaciones de servicio. De todas formas, esta Cámara va a tener ocasión de compararlos, puesto que tendrá que convalidar este último Real Decreto-ley y será ocasión entonces de hacer la comparación.

El señor Secretario General, efectivamente, ha entrado en un tema del máximo interés y quisiera aprovechar la oportunidad para dejarlo clarificado y que el señor Secretario General nos lo aclarara en este trámite parlamentario.

Ha quedado clara la postura actual de un intento de reducción de productos petrolíferos a lo largo de los próximos meses, pero a raíz de la bajada ha habido una nueva experiencia y es que el consumo de gasolina ha crecido un 11 por ciento incluso antes de bajar su precio, lo cual demuestra que tiene una muy alta elasticidad la demanda y que, por tanto, ha crecido porque la economía ha tirado de él, pero no como consecuencia del precio.

Ante esta realidad de un incremento tan importante del consumo antes de la bajada del precio y un propósito del Gobierno, como acaba de decirnos el señor Secretario General, de reducción de productos petrolíferos, surgen inmediatamente dos preguntas y nos gustaría aprovechar este trámite para que nos las aclarara el señor Secretario General de la Energía.

¿No estaría la solución no sólo en bajar los precios de los carburantes, sino en bajar los precios de otras energías, como pudiera ser la eléctrica? Ante este tema, la segunda pregunta, también trascendente: si se intenta esta reducción de precios de los productos petrolíferos ¿es que ha llegado el momento, por parte del Gobierno, de intentar aumentar el consumo de energías procedentes de instalaciones nucleares?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Secretario General de la Energía.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Maravall Herrero): En relación con si ha llegado el momento de bajar el precio de otras energías, yo diría que sí en el caso del gas y así se hizo. Las tarifas sobre gas natural bajaron a la vez que los productos petrolíferos porque además tienen una fórmula de precios ligada. En el caso del carbón creo que no y en el caso de la electricidad creo que tampoco.

Empezando por esta última ¿por qué no en el caso de la electricidad? Fundamentalmente porque el peso de los hidrocarburos en la producción eléctrica es prácticamen-

te despreciable. En lo que es la península, la parte de la producción de electricidad que se genera actualmente con hidrocarburos es del 1,5 por ciento. En España, como bien sabe S. S., la energía eléctrica fundamentalmente es nuclear y sigue una política de precios al margen de los hidrocarburos, de origen hidráulicos, que también sigue una política de precios distinta, y del carbón, que voy a entrar ahora en ello.

Resumiendo la parte eléctrica, vuelvo a decir que mientras los hidrocarburos no pesen más, es un componente de «input» prácticamente despreciable a la hora de calcular la repercusión sobre los costes del sector eléctrico, diríamos del escándalo de costes de una variación del precio de los hidrocarburos.

Por otro lado, en energía eléctrica lo cierto es que podríamos estar debatiendo durante mucho tiempo. En España no tenemos en absoluto, una estructura de tarifas desventajosa frente a la media europea, según los estudios internacionales como UNIPEDE u otras que dependen de la Comisión de la CEE.

Tenemos una estructura de tarifas relativamente distinta, vuelvo a decir, en función de diferencias de estructura de producción, pero la tarifa eléctrica española no se sitúa por encima de la media europea, ni mucho menos.

En relación con el carbón, debo recordar al señor Diputado que el precio del carbón en España es un precio absolutamente libre. El precio del carbón no lo fija la Administración, ni en el caso del carbón siderúrgico ni en el caso del carbón térmico; es un precio totalmente libre, que fijan los empresarios entre ellos. Esto se liberalizó en el último trimestre de 1986 y cuando entró a funcionar el nuevo sistema de contratación de carbón térmico, que fue un nuevo modelo que suscribieron UNESA y CARBONION, por el cual se establecía una fórmula de precios de referencia, en base a los precios de carbón de la CECA, en cuanto las patronales de los dos sectores firmaron el acuerdo, sacamos una orden en el «Boletín Oficial del Estado» diciendo que el precio del carbón pasa a ser libre y no es fijado por el Gobierno.

Desde entonces, el precio del carbón es fijado libremente por el mercado, por acuerdo de las partes y existe una fórmula, que es conocida, la que habían pactado para no tener que estar discutiendo todos los años. Existe una fórmula automática de fijación del precio, referenciado, por un lado, al IPC y, por otro, referenciado al crecimiento de los precios del carbón CECA, en los cuatro principales países productores de carbón del área de la CEE.

Por otro lado, el precio del carbón este año ha crecido un 3 por ciento —vuelvo a decir que en el mercado libre— y dado el incremento de los costes de explotación de las minas españolas, veo difícil que pudiera descender el precio del carbón en la circunstancia actual.

Creo sinceramente que, salvo que haya algún tipo de descalabro de aquí a final de año, en el mercado internacional de crudos, los precios energéticos, no va a haber que tocarlos en general.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Con esto damos por finalizada la sesión de hoy.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y treinta minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid

**Depósito legal: M. 12.580 - 1961**