



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1991

IV Legislatura

Núm. 328

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 55

celebrada el martes, 22 de octubre de 1991

Página

ORDEN DEL DIA

Comparecencias a celebrar en relación con la tramitación del Plan Energético Nacional 1991-2000 (número de expediente 201/000001):

- | | |
|---|------|
| — Del señor Secretario General de la Energía y Recursos Minerales (Pérez Símbarro). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Socialista (número de expediente 212/001041) y Popular (número de expediente 212/001050) | 9568 |
| — De la señora Directora General de la Energía (Huidobro y Arreba). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 212/001051) | 9580 |
| — Del señor Director General de Minas y de la Construcción (García Alvarez). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 212/001052) | 9587 |
| — Del señor Director General del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) (Serra- | |

	Página
no Martínez). A solicitud de los Grupos Parlamentarios IU-IC (número de expediente 212/001030), Socialista (número de expediente 212/001044) y Popular (número de expediente 212/001054)	9593
— Del señor Director del Instituto de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT) (Azulara Solís). A solicitud del Grupo Parlamentario IU-IC (número de expediente 212/001029)	9601
Comparecencias:	
— Del señor Presidente de Trasmediterránea (Delso Heras), para informar sobre el Plan estratégico de la citada Compañía. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 212/000770)	9568
— Del señor Director General de la Marina Mercante (Lobeto Lobo), para informar sobre el criterio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en relación con las titulaciones de la Marina Mercante y, especialmente, en relación con el personal de Formación Profesional Náutico-Pesquera. A solicitud del Grupo Parlamentario del CDS (número de expediente 212/000767)	9616
— Del señor Director General de la Marina Mercante (Lobeto Lobo), para informar sobre los motivos que han llevado a la Administración a suprimir o suspender la línea marítima Alicante-Ibiza-Alicante, así como los planes para su restablecimiento en un próximo futuro. A solicitud del Grupo Parlamentario del CDS (número de expediente 212/001001)	9620

Se abre la sesión a las diez y cuarenta minutos de la mañana.

COMPARECENCIAS A CELEBRAR EN RELACION CON LA TRAMITACION DEL PLAN ENERGETICO NACIONAL 1991-2000 (Número de expediente 201/000001):

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/001041) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 212/001050)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, cuyo orden del día contiene las comparecencias en relación con la tramitación del Plan Energético Nacional, la primera de las cuales es la de don Ramón Pérez Simarro, Secretario General de la Energía y Recursos Minerales, a solicitud de los Grupos Parlamentarios Socialista y Popular.

En estas comparecencias vamos a seguir un procedimiento similar al que seguimos en Presupuestos, pero con mayor flexibilidad. Es decir, no va a haber intervención por parte del compareciente sino que directamente debe responder a las preguntas de los Grupos Parlamentarios que han solicitado su comparecencia, pero con flexibilidad en el sentido de que si algún otro Grupo Parlamentario también desea solicitar alguna información, por parte de la Mesa no se va a cercenar esa posibilidad.

Por tanto, tenemos con nosotros a don Ramón Pérez Simarro, Secretario General de la Energía y Recursos Minerales. ¿Grupos Parlamentarios que desean intervenir para preguntar? (Pausa.)

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Estevan Bolea.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Muchas gracias, señor Presidente, muchas gracias, señor Pérez Simarro por su presencia en esta Comisión.

El Plan Energético que ustedes han presentado en esta Cámara se apoya fuertemente en más importaciones. Más importación de carbón; más importancia de petróleo; más importación de gas y más importación de electricidad francesa. Como el Plan Energético señala que el kilovatio-hora generado con gas es más barato que otras energías, pero no da dato alguno que lo pueda comprobar, nuestro Grupo ha pedido una serie de documentos que nos permitirían cotejar la falta de datos, así como los datos que contiene el Plan Energético. Mi primera pregunta al señor Pérez Simarro es: ¿Nos van a enviar algunas de estas informaciones? Me gustaría que esto me lo contestaran al principio, porque si las van a enviar haría muchas menos preguntas, pero si no las van a enviar tendría que preguntar más cosas.

Quiero recordar al señor Presidente de la Comisión que en la Comisión de Presupuestos, cuando hemos preguntado cosas y los comparecientes no disponían de los datos nos decían: se los enviaremos por escrito. El Presidente de la Comisión de Presupuestos de la Cámara dijo que esas respuestas se darían en dos, tres o cuatro días y todavía no hemos recibido absolutamente ninguna respuesta a las preguntas de la Comisión de Industria. La costumbre es decir: no tengo datos, ya se lo enviaré; pero luego, con cierta frecuencia, no se envía.

Por tanto, de una serie de documentos cuyo envío hemos solicitado, quisiera saber si nos los van a enviar todos, ninguno, una parte y si los tienen o no los tienen.

Es una cuestión previa, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, ha habido una solicitud de documentación. El plazo reglamentario es de un mes y creo que concluye a primeros del mes de noviembre. Por tanto, estamos en plazo y no sé cual es la situación de esta información.

Tiene la palabra el señor Pérez Simarro.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Simarro): Efectivamente, según nuestra información, el plazo concluye de acuerdo con el Reglamento, el día 11 de noviembre y en ese plazo intentamos dar respuesta a toda la información solicitada. Aunque es abundante la información solicitada, creo que cumpliremos nuestro objetivo en plazo. Si hubiera algún retraso, enviaríamos en ese plazo toda la información disponible y la otra, que en este momento le puedo decir que está muy avanzada, la enviaríamos con posterioridad. De hecho, de cara a esta comparecencia, querríamos haber adelantado alguna, pero luego hemos considerado mejor enviar toda la documentación, si es posible, en el plazo que nos da la ley.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Estevan.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Pérez Simarro, entonces, mis preguntas serán mucho más breves y concretas, puesto que en esa información supongo que podremos encontrar los datos que les han permitido a ustedes hacer las aseveraciones y dar los datos que contiene el PEN.

Sé que usted no nos va a decir las condiciones del contrato de gas con Argelia, porque eso debe ser un altísimo secreto de Estado, según el señor Ministro de Industria. Sí querría manifestar que, como es muy importante para el futuro de los españoles tener un suministro energético suficiente y a un precio óptimo para poder competir con los países de nuestra área, deberíamos conocer, aunque fuera en sesión secreta, las condiciones de ese contrato. Si no, señor Pérez Simarro, todo el Plan Energético es un ejercicio académico, voluntarista, lleno de dogmas, y aunque nosotros tenemos fe, creerles a ustedes, que tienen una tremenda falta de credibilidad en este sector, realmente nos cuesta.

Primera pregunta. ¿Cuáles son las condiciones del contrato de gas, de qué forma quedan indexados los precios del gas con el petróleo? ¿cada cuatro años o cada cuánto se va a revisar ese contrato? Sobre ese particular, me parece muy interesante que les lea un párrafo muy pequeño de un reciente artículo de don Fernando Maravall, antecesor suyo en el puesto de la Secretaría General de la Energía.

Don Fernando Maravall, en un artículo muy bien escrito, publicado en «El País», el 3 de octubre de 1991, hace algunas consideraciones sobre esta planificación energética. Realmente, nosotros creemos que en eso es una autoridad. Dice: El segundo punto que mencioné como relevante en relación con el nuevo PEN es la innovación desde el punto de vista del gas natural. Sin duda, la penetra-

ción del gas natural desde 1983 ha sido exitosa en España y se ha basado en una política pública de claro apoyo.

Insisto en que les hemos felicitado reiteradamente porque seguramente en la política gasista es donde ustedes han actuado mejor.

La novedad en el nuevo PEN, continúa el señor Maravall, consiste en un aumento significativo de las previsiones de consumo y en anunciar —fíjese en que no se lo cree mucho— una previsible interconexión con el norte de África —esto lo dice después de que ustedes hayan firmado el contrato—, de tal manera que la producción argelina pueda transportarse a Europa directamente por gaseoducto. Indudablemente, se trata de un proyecto muy sugestivo, pero el coste que puede suponer sólo se recuperará con cierta seguridad bajo dos condiciones. Primero, asegurar establemente unos consumos mínimos y, segunda, que Argelia se pueda comprometer con unos precios que garanticen la rentabilidad como fuente energética. El punto primero, si se comprometen consumos mínimos elevados, puede perjudicar la flexibilidad y agilidad del suministro energético.

Efectivamente, señor Pérez Simarro, una de nuestras preguntas es: ¿a eso le llaman diversificar? Nosotros creemos que suministrarse en un 80 por ciento de Argelia y Libia es tan rígido que a eso no se le puede llamar diversificar. Por lo tanto, coincidimos con el señor Maravall.

Sigue diciendo, textualmente la frase es muy importante: «el punto segundo, éste de los precios, iría contra la evidencia de la historia en nuestro país de las compras de gas argelino».

¿Nos quiere explicar ahora por qué el contrato de gas es tan secreto? ¿Por qué los españoles no podemos conocer qué están ustedes negociando, en qué condiciones y qué cosas hay, limpias, sucias o medio regulares, en ese contrato? Algo habrá, señor Secretario General de la Energía, para que cosas tan elementales como el precio, las condiciones de indexación, de subidas, de suministros, sean tan secretos. Por lo tanto, se echan un poco por tierra todas estas cosas que contiene este Plan.

En segundo lugar, a partir del 1 de enero de 1993 —le voy a hablar de la importación de energía de Francia y de la línea Aragón-Cazaril—, habría que empezar a recibir energía de Francia o se puede esperar hasta finales de 1993? En cualquier caso, díganos por qué red de alta tensión, porque la red que tenemos es insuficiente y la línea Aragón-Cazaril tiene importantes dificultades.

Sobre infraestructuras, también querríamos que nos dijera qué previsiones tienen de que se amplíen los gaseoductos franceses, no el gaseoducto La Calahorra, que va a ser nuevo, pero para que llegue gas a Lacq es necesario que la red francesa también se amplíe. Me refiero a los contratos que se tiene previsto firmar con la Unión Soviética, gas de Siberia. ¿Ustedes han previsto adelantar las negociaciones con la Unión Soviética para diversificar de verdad nuestros suministros de gas y poder recibir en esta década gas de Siberia?

Otra pregunta. ¿Qué repercusión, de los 540.000 millones que hay previstos —dice el Plan— para infraestructura gasística, va a haber en los suministros eléctricos? Por-

que casi el 50 por ciento, entre cogeneración y lo que van a ser ciclos combinados con las empresas eléctricas está destinado a electricidad.

Otra pregunta es si ustedes están seguros de que el gasoducto de Argelia va a costar 110.000 millones de pesetas o el doble.

¿Por qué los contratos de cogeneración que está haciendo Enagás —aunque mañana vendrán los señores de Enagás es importante que usted nos conteste a esto— se hacen todos interrumpibles? ¿Por qué tiene que tener calderas auxiliares y unos equipos de fuel-gas y de gasóleo para cubrir los períodos de interrumpibilidad? ¿Cuál es la razón?

Tampoco se comenta nada, dice que eso se envía a una disposición nueva, que lo tratará sobre la repercusión de la moratoria nuclear. No estamos de acuerdo con las cifras, pero el Plan Energético indica que son unos 625.000 millones de pesetas lo gastado por las centrales de Valdecaballeros y de Lemóniz. No incluyo los 370.000 millones que ya hemos pagado hasta ahora los consumidores españoles por el 3,54 repercutido en los recibos de la luz para pagar intereses ni lo que va a costar en intereses ese capital hasta que se amortice. Mi pregunta es: ¿en cuántos años se va a amortizar y, en segundo lugar, cómo va a repercutir eso en el costo del Kilovatio-hora? Porque ni remotamente pensarán ustedes llevarlo a Presupuestos del Estado. Eso tendrá que repercutirse en tarifas —sólo hay esas dos vías—, y a lo primero se opondrá rotundamente el Grupo Popular.

Otra pregunta es qué inversiones van a hacerse en redes de distribución y cuál es su cuantía, de la que no se menciona absolutamente nada en el Plan Energético. Se ha hablado de 2 billones de pesetas, no sé si serán 1 billón, 2 billones o 3 billones, pero sí sabemos que en Madrid, Barcelona y en otros muchos sitios de España las deficiencias de las redes de baja tensión son grandes y las insuficiencias también. Por esa vía cabe prever un cierto deterioro del servicio. Querríamos saber quién va a hacer esas inversiones, si las más de setecientas empresas distribuidoras que hay, y cómo va a repercutir esa inversión en las tarifas eléctricas. Espero que no se le ocurra decirme que no tienen evaluado, porque si no tienen evaluado lo que va a haber en redes de distribución, que es por donde llega la electricidad a los consumidores, mal iría este Plan Energético.

Sobre la parte de medio ambiente, dicen que van a reducir unas cantidades, no creíbles porque tampoco se dice quién, cómo, dónde y cuándo; querría que me dijera qué inversiones hay previstas en las centrales térmicas y en refinerías de petróleo para llegar a esas reducciones de lo que se emite en contaminantes actualmente, y de las nuevas inversiones en las centrales que se instalen.

En energía hidroeléctrica, el fracaso del PEN-83 ha sido clamoroso, se ha hecho menos del 50 por ciento de lo previsto, y el PEN-91 es más modesto en sus previsiones, a la vista de los resultados del PEN-93. Ustedes prevén dos tipos de iniciativas, unas que deberán llevar a cabo las grandes empresas productoras y otras las minihidráulicas, pero hasta la fecha lo de las minihidráulicas está fun-

cionando poco porque no se dan las concesiones suficientes. Por tanto, la pregunta sobre este tema es: ¿De qué forma piensan que se va a cumplir la previsión de nueva potencia hidroeléctrica a instalar? Es decir ¿quién va a hacer los 902 megavatios de las grandes empresas y cómo van a hacerse los 779 megavatios de los autoprodutores?

El Plan Energético tiene tres perlas en la página 68 que no me resisto a comentar, señor Secretario General. En su párrafo tercero de la página 68 dice: «La autoproducción presenta inconvenientes para su gestión por la Explotación Unificada por su menor flexibilidad técnica y las numerosas unidades de poca potencia que la integran».

Todo esto es cierto, pero si todo esto es cierto ¿por qué prevén ustedes que van a haber una nueva potencia de autoprodutores de 2.452 megavatios, que son muchos megavatios, señor Secretario General?

Se dice también Respecto al carbón, que es un tema importantísimo, en la misma página: «La generación de electricidad con carbón nacional es una de las opciones más caras, como consecuencia del elevado coste de producción del carbón». Evidentemente, eso es así y no descubrimos nada. Pero lo que sí es positivo es que ello contribuye, como se señala, a desarrollar los recursos nacionales de carbón y a fomentar el uso de estos recursos autóctonos y facilitar el plan de reordenación del sector del carbón. Pero respecto a los 1.338 megavatios de carbón nacional, ¿por qué hacen ustedes unos experimentos tan arriesgados como hacer 338 megavatios de gasificación cuando es un proyecto I + D y los proyectos I + D se suelen hacer con menores potencias? Creo que 338 megavatios efectuados por gasificación de carbón y que trabajen en base es toda una temeridad.

Lo mismo sucede con dos lechos fluidos atmosféricos de 150 megavatios, que curiosamente son lechos fluidos atmosféricos y no lechos fluidos presurizados, como se ha hecho en Escatrón, y uno se pregunta: ¿para qué ha servido el gasto de investigación en Escatrón si cuando luego ustedes van a hacer otro proyecto —que tampoco será comercial, será de I + D—, acuden a una tecnología diferente? ¿Hay tantas cosas que uno no entiende del pensamiento socialista en lo que es la tecnología, la investigación o la energía!

Después de hablar de todo ese esfuerzo en el carbón nacional, esfuerzo de investigación que está muy bien pero que dudamos mucho que permita que los 1.300 megavatios puedan operar como centrales de base, que es lo que a nosotros nos hace falta, señalan ustedes en la página 108, refiriéndose al carbón: «Como antes se ha mencionado, la estimación de las reservas de carbón nacional corresponde a un valor máximo» —es decir, para que opere todo lo que hay y esas nuevas centrales—, «que puede reducirse si la evolución del Plan de Reordenación es distinta a la esperada». Entonces, ustedes dicen: «En el caso en que dichas reservas no fueran suficientes para cubrir la totalidad de la demanda de los nuevos grupos de carbón nacional, la primera opción a considerar para sustituir algunos de estos grupos sería la construcción del grupo III de la central de importación de Litoral (Almería)».

Es decir, si todo esto no funciona en los plazos adecuados, que es muy probable en las condiciones en que establece el Plan Energético, acudirán masivamente a importar carbón de fuera, como ya están haciendo.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego vaya concluyendo.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Sólo me queda una pregunta más señor Presidente. ¿Ustedes creen que la energía que resulta de este Plan Energético es competitiva? Mire usted cómo está la industria siderúrgica en Asturias.

Usted recordará, señor Secretario General, que los contribuyentes españoles hemos aportado a Altos Hornos de Vizcaya más de 250.000 millones de pesetas para una reconversión que hecha por ustedes ahora parece que no sirve para gran cosa; a Ensidesa los contribuyentes hemos aportado más de 480.000 millones de pesetas para lo mismo y, en total, el sector siderúrgico ha recibido de los contribuyentes más de 1,18 billones para una reconversión que no ha dado sus frutos y que está en una crisis que ya les habíamos anunciado, y algunas señorías nos decían aquí que éramos un poco pesimistas. ¡Ojalá nos hubiéramos equivocado! Lo que pasa es que no era difícil equivocarse, porque lo que ustedes hicieron no era una reconversión ni una reindustrialización, era simplemente despedir plantillas, no dotar de infraestructuras a las regiones de la Cornisa Cantábrica, que tanto necesitan, no potenciar la industrialización y la diversificación de su actividad económica, y así estamos, con lo que se nos presenta mañana. Mañana va a tener lugar una huelga muy importante. Pero ahí no acaba la cosa. La cosa sigue porque el País Vasco se va a ver muy afectado por las dificultades de Altos Hornos de Vizcaya, que es la base del desarrollo industrial del País Vasco, y para qué le voy a contar lo que van a significar en Asturias los problemas del carbón o de Ensidesa, y resulta que la siderurgia consume el 7,5 por ciento de la electricidad de este país. La metalurgia no férrea, la electrolisis, el textil, la química son grandes consumidores de electricidad, de hecho la industria consume más de la mitad de toda nuestra electricidad.

El Gobierno no ha incluido el Plan Energético en su plan de competitividad. ¿Nos quiere explicar, si es que lo sabe, por qué razón, señor Secretario General? Esta energía importada, que ustedes mismos dicen que va a ser más cara, lo mismo dicen que va a reducirse el autoabastecimiento del 36 al 28 por ciento, ¿cómo va a influir de la inflación, en los costos y en lo que va a tener que ser nuestra presencia en los mercados exteriores?

Finalmente, ese plan de ahorro energético tan voluntarista pero tan irreal —luego tendremos oportunidad de hablar con otro Director que va a venir a esta Comisión de hoy—, prevé una mejora de la eficiencia del 12 por ciento, con un ahorro de energía del 7,6 por ciento. También me sorprende que hayan puesto el 12 por ciento, podían haber puesto el 18, el 9 ó el 47, lo que les diera la gana, porque tampoco se apoya absolutamente en nada realista. Lo que sí nos sorprende es que si la eficiencia energética el año pasado, dividiendo el incremento del

consumo de energía por el incremento del consumo del producto interior bruto, que es como se define, que del 1,13, cómo nos dicen ahora que se va a ahorrar un 12 por ciento y que en energía final va a pasar del 0,76 al 0,67. Yo muchas veces pienso, en esta Comisión, que a ustedes hay que darles un nobel singular porque hacen la cuadratura del círculo, en una página vienen unas cifras, en otra página vienen otras, al final nada cuadra, pero la verdad es que es muy hábil que ustedes sepan que el producto interior bruto en toda la década va a crecer el 3,51 por ciento, no el 3,50, que las elasticidades de la demanda en todos los casos van a ser muy cercanas a la unidad y que aún así resulta que vamos a tener un aumento de la eficiencia energética al 12 por ciento y vamos a ahorrar un 7,6 por ciento. Con relación a ello, creemos que la única forma de que tengamos el abastecimiento suficiente —y ya termino, señor Presidente— es que los 8.000 megavatios de fuel-oil que tenemos puedan funcionar con fuel-oil que ahora está enormemente barato, y ésa es la razón por la que creemos que el plan de ahorro energético que ustedes han diseñado no va a ninguna parte. Con un petróleo cuyo precio medio es de 24 dólares barril —y ojalá siga así mucho tiempo para nosotros—, es muy difícil que las empresas o los hogares ahorren energía.

Por tanto, si usted fuera capaz de contestarnos no muy extensamente, sino simplemente con datos a estas preguntas, se lo agradeceríamos mucho.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra don Carlos Dávila.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: En primer lugar, quiero saludar, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, al Secretario General de la Energía, al cual vamos a plantearle más que tres preguntas, tres temas de información global, porque además de que con las muchas comparencias que todavía quedan pendientes creemos que podremos descender a detalles más ingenieriles, no queremos dejar pasar la oportunidad de contestar con la presencia de la persona responsable en último término del planteamiento del plan energético sin hacer algunas reflexiones sobre los ejes fundamentales, según nuestra perspectiva, que se reflejan en este Plan Energético. Son tres y serían los siguientes: señor Secretario General de la Energía, nos gustaría mucho que usted nos diera informaciones que nos permitiesen ir clarificando no sólo a nosotros, sino a más de un Grupo y sin duda a los medios de información, cuál puede llegar a ser, más allá de las opiniones puntuales y personalizadas, el escenario de política energética comunitaria. Lo preguntamos así porque simplemente en la tramitación que está teniendo lugar vemos opiniones o planteamientos contradictorios; vemos que se hacen anuncios que podrían haber tenido fundamento hace un par de años en los ambientes energéticos comunitarios de un liberalismo a ultranza, una desregulación galopante, y al mismo tiempo en comparencias recientes hemos oído decir que los cambios radicales se avecinan en la política comunitaria energética. Queríamos que nos informase sobre cuál pueda ser, verosimil-

mente, la opinión global y no sectorializada o partidista sobre el escenario energético comunitario. Porque si lo trasladamos, no sólo al comunitario, sino al europeo, también hemos oído comentarios no compatibles entre sí, como considerar la Carta Europea de la Energía como el origen y el fundamento de ese desregulacionismo galopante y la garantía de las políticas de seguridad de abastecimiento europeo. Algo hay que, al menos en mi personal limitación conceptual, no logra salir del atolladero.

Si se lo planteamos a usted, señor Secretario General de la Energía, es por una doble circunstancia que nos parece pertinente, y es que es usted quien tiene la última responsabilidad de la representación española normalmente en los debates, no sólo a nivel comunitario, sino incluso también en la Agencia Internacional de la Energía.

Por tanto, concretando, nos gustaría que nos diese idea de ese escenario previsible de política energética comunitaria y, en su caso, europea, en aspectos como cuál es hoy realmente el grado de indefinición o de definición, porque a veces lo oímos presentar como absolutamente prefijado en documentos que tienen ya tan poca validez como representar situaciones energéticas de hace cinco años en Europa. Queremos saber cuál es la situación. Nos gustaría saber cuál prevé usted que pueda llegar a ser esa situación de desregulación, cuál pueda ser el modelo final previsible en Europa en las políticas energéticas a un medio plazo, incluso en la vertiente que nunca se dice normalmente por quienes invocan esta situación comunitaria europea, y es el grado de integración que las políticas nacionales, no sólo la nuestra (la nuestra entre todas las demás), adquieran verosimilmente para subsumirse en una política energética comunitaria y, en su caso, europea (**El señor Vicepresidente, Tomey Gómez, ocupa la Presidencia.**)

Probablemente en ese contexto sea una ocasión en la que, con dos o tres frases, pueda usted situar si sigue o no el autoabastecimiento energético, si los subsconscientes autárticos que tantas veces salen entre nosotros tienen sentido o no en ese horizonte a medio plazo europeo.

Segunda reflexión que nos gustaría oír de usted. Señor Secretario General de la Energía, cada grupo sangra por sus heridas, plantea sus problemas, sus preocupaciones y a veces también sus vinculaciones. El Grupo Parlamentario Socialista ha venido planteando su preocupación, y no de ahora, sino desde hace más de diez años, por la fragilidad o la debilidad financiera del sector energético español y, en particular, el sector eléctrico español. Es decir, nos ha preocupado siempre, nos preocupa hoy y nos seguirá preocupando el impacto financiero y económico que las decisiones del Plan Energético puedan suponer a la economía nacional. Esa preocupación nos llevó en el año 1983 a ser favorables a aquella moratoria nuclear que impidió el desastre financiero a que hubieran conducido necesariamente los errores anteriores y nos llevó a ser muy comprensivos (cosa que se olvida con frecuencia) en las operaciones de intercambios de activos donde, evidentemente, se hizo una sustancial ayuda a las partes más débiles de ese sector eléctrico en las situaciones en que se encontraban. Que no eran fantasmas imaginados por no-

sotros lo demostró la fragilidad o la crisis de FECSA, de la cual hoy salimos, pero que la hemos vivido recientemente. Incluso si hace falta continuar, este Grupo no tiene inconveniente en detectar que en el reordenamiento que está teniendo lugar en el sector eléctrico son precisamente empresas, que no cito porque están en la mente de todos, pero que se vincularon con alegrías financieras en apoyo de tecnologías altamente intensivas en capital; fíjese, señor Secretario General de la Energía, la delicadeza y la perifrasis en la que me he metido para decir que son las que hoy se han encontrado en situaciones, en esa reordenación, en las que tienen que aceptar condiciones que a lo mejor no hubieran preferido.

En ese contexto de nuestra preocupación por la minimización que se dice en el Plan Energético del impacto financiero y económico de todas las decisiones que se toman, nos gustaría que, una vez más (el señor Ministro lo ha dicho reiteradamente, pero yo, oyendo a otros Grupos, tengo la sensación de que inútilmente, veamos si usted tiene más suerte), trate de hacer ver que las decisiones de política energética que se adoptan, que son, no exclusivamente, pero sí fundamentalmente, el apoyo a la opción gasística, significan una reducción de los costes fijos. El señor Ministro se ha cansado de explicarnos cómo la disyuntiva entre terminar Valdecaballeros o ir a una opción de potencia eléctrica gasista significa una reducción del orden del 15 por ciento en esfuerzo inversor, pero no sólo en los costes fijos, sino incluso en los costes variables (como se dice concretamente en la redacción del PEN), que en este conjunto de tecnologías generadoras de energía que se ofrece aquí es un 23 por ciento más barato el kilovatio producido que lo hubiera sido con cualquiera de las que tradicionalmente se habían planteado. Por tanto, hablemos de cómo este Plan Energético significa lo que para nosotros es el objetivo primordial: la minimización del impacto financiero y económico del Plan Energético respecto de la economía nacional.

Y una última cuestión que nos parece enormemente interesante desde la perspectiva de nuestro Grupo. Nosotros habíamos leído, como todos los demás, que este PEN preveía la posibilidad de utilizar la fiscalidad indirecta como un elemento para inducir o estimular la consecución de determinados objetivos energéticos. Nuestra sorpresa, agradabilísima sorpresa, ha sido ver que en las intervenciones del señor Ministro en la presentación del Plan Energético esa posibilidad la presentaba como una decisión política tomada por el equipo al que usted pertenece.

En ese contexto, nos gustaría muchísimo saber si esa fiscalidad indirecta (no nos interesan en estos momentos los detalles operacionales de cómo vaya a ser hecha), en ese señalamiento de prioridades de objetivos, ustedes se inclinan más hacia la corrección de las políticas de oferta o de las de demanda, o ambas, y entre las que yo le señalaría, sólo a título meramente indicativo (espero oírlo de usted), si, por ejemplo, entre las de oferta, esa fiscalidad indirecta se utilizaría para promover ciertos avances en nuestra estructura energética, como puedan suponer la cogeneración, la introducción rápida e intensiva de tec-

nologías limpias, por ejemplo, en el problema de combustión en su planteamiento de puesta en valor de nuestro único recurso energético nacional, si es sobre el aspecto de oferta o si va a ser, por ejemplo, para corregir, en la estructura de demanda, algunas peculiaridades que nuestro Grupo ve diametralmente opuestas a lo que hacen otros.

Mi pregunta sería (y se ha planteado hace un momento) ¿es que acaso podríamos esperar que esas políticas fiscales indirectas permitiesen que el peso —en opinión de este Grupo— excesivo de sectores industriales intensivos, altamente intensivos en energía, como cualquiera de los que han sido mencionados hace algunos momentos (la siderurgia integral, la metalurgia no férrea, la electroquímica), es decir, los que el propio PEN en su redacción reconoce como tres veces más intensivos en consumo eléctrico por unidad de valor añadido que cualquier otro sector de nuestra panoplia industrial, si, insisto, se podría esperar que políticas de fiscalidad indirecta permitiesen hacer que, en lugar de promover consumos intensivos en electricidad, se fuese haciendo gradualmente, razonablemente, eficazmente más progresista nuestro sector industrial en su planteamiento energético, lo cual quier decir que la utilización de la electricidad en la industria de base es algo que pertenece al pasado?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Tomey Gómez): Tiene la palabra el Secretario General de la Energía para contestar a las preguntas formuladas.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Simarro): Voy a intentar responder a todas las preguntas que se me han planteado, y pienso que es conveniente comenzar por las preguntas de carácter más general, para ir luego a algunas más específicas o concretas.

Desde ese punto de vista, creo que es conveniente, en primer lugar, tratar el tema planteado por el Grupo Socialista sobre cuál es la perspectiva de las políticas energéticas en el ámbito comunitario. Me parece importante también porque me gustaría, de alguna forma, intentar convencer, cosa que es difícil, al Grupo Parlamentario Popular de que el PEN se enmarca justo dentro de las tendencias que ahora mismo se están llevando tanto en Europa como en el ámbito de la Comunidad Económica Europea. De hecho, en la anterior comparecencia del señor Ministro para presentar el PEN en esta Cámara, el Grupo Parlamentario Popular hizo una afirmación que me sorprendió y que se ha repetido también fuera del ámbito de esta Cámara, y es que el PEN es transitorio.

Lo primero que debo decir es que no lo entiendo, porque suena como si el Grupo Popular estuviera diciendo que no deberíamos haber presentado todavía el PEN, que deberíamos esperar a ver cuál era la evolución del marco comunitario o europeo en el ámbito de la política energética, o lo que es lo mismo, que nos hemos adelantado presentando ahora un PEN.

En segundo lugar, es cierto que están cambiando mucho las cosas en nuestro entorno energético, siendo noso-

tros mismos, nuestro país, los que de alguna forma estamos dinamizando estos cambios, y es cierto también, y es dice en el PEN, que existen incertidumbres importantes en el horizonte de planificación considerado en el PEN, siendo la mayor de ellas las repercusiones sobre la industria y la economía españolas de la construcción del mercado interior de la energía. ¿Qué política se ha adoptado frente a estas incertidumbres? Hacer un PEN con una gran flexibilidad, de forma que en todo momento, evitando las grandes inversiones, se pueda ir adaptando la oferta a la evolución de la demanda, que en este período presenta unas características, yo diría, de mayor incertidumbre.

De alguna forma, lo que se está criticando es que se han tomado medidas sin esperar a ver cuál es la evolución de las políticas energéticas comunitarias, medidas que, por otro lado, son muy importantes. Lo primero que quisiera decir es que estas medidas se han tomado precisamente en vistas al reto que supone para la economía española el mercado único. ¿Por qué? Porque, independientemente de cuál sea la evolución de las políticas energéticas comunitarias, sobre las que voy a hablar a continuación, tienen todo el sentido las medidas tomadas, y me estoy refiriendo a acciones tan importantes —que yo diría que no tienen precedente— como son la desaparición del monopolio de petróleo, la reordenación iniciada y avanzada del sector eléctrico, la reestructuración de la minería del carbón, la construcción de una empresa en el sector gasístico de dimensión europea, que pueda competir, por tanto, en Europa, y con una integración vertical, y eso, independientemente del mercado único, tiene ya sentido en sí mismo, porque aumenta la eficiencia y la competitividad de todo el sector energético.

Yendo ya más concretamente a cuáles son las perspectivas del sector energético dentro de la Comunidad, yo le diría lo siguiente. Se está difundiendo un poco la idea —y el Grupo Popular, concretamente, en la comparecencia anterior, ha insistido en ella— de que nuestro sector vive de espaldas a Europa, que se está abriendo a la competencia. En lo que se refiere al sector petróleo, la situación es clara, nosotros damos un paso que se puede calificar de histórico y nos abrimos a la competencia, porque, como explicó también el señor Ministro en su comparecencia, entendemos que ahí el futuro está en la operación dentro de un marco totalmente competitivo.

En lo que se refiere al sector gasístico y al sector eléctrico, creo que es conveniente recordar, para deshacer ciertos malentendidos, que la competencia no existe en Europa, y es muy sencillo. En la mayoría de los países de la Comunidad Económica Europea lo que existe es un monopolio estatal, en otros países existe oligopolio en el mejor de los casos, o bien monopolios locales o un duopolio. De hecho, el país que se ha convertido hoy en paradigma de la competencia es el Reino Unido, que lleva concretamente un año de funcionamiento con un sistema que se asemeja a un sistema competitivo, eso sí, con un regulador, con lo cual ya es un sistema competitivo muy especial, con una empresa que acoge todos los activos nucleares —porque el sector privado no ha querido que eso

fuera privatizado, sencillamente no se ha mostrado dispuesto a comprar esos activos—, y un sistema competitivo donde solamente existen dos empresas. Es cierto que a largo plazo se irán desarrollando, previsiblemente, y si el modelo funciona, más empresas y más competencia en el sector, pero siempre está previsto, y no podría ser de otra forma, un regulador, igual que está previsto algo que me gustaría también comentar en algún momento y que nosotros entendemos que es positivo, como es la separación entre lo que es actividad de producción, lo que es la actividad de transporte y lo que es la actividad de distribución.

¿Cuál es nuestra postura en relación a este tema? Yo le diría que muy cómoda, porque nos encontramos en una situación de monopolio y no estamos lejos de donde pudiera evolucionar el modelo comunitario, ni lejos tampoco de lo que hoy se dice que es el paradigma de la competencia, en el caso de que hubiera que ir hacia allí, pero sobre lo cual queremos tener todavía discusiones, y estamos promoviéndolas así, en el ámbito comunitario. ¿Por qué? Porque, al fin y al cabo, el modelo que han adoptado recientemente en el Reino Unido se asemeja muchísimo a lo que nosotros ya teníamos. De hecho, han llevado a cabo esa diferenciación de las actividades, que es la que nosotros tenemos, y también tienen concentrada toda la producción y más distribuida toda la actividad de distribución en el sector eléctrico.

Pero no solamente eso, querría darles un dato. Nuestra postura, en todas las reuniones comunitarias, es estar absolutamente abiertos, pero lo primero que decimos es: el objetivo de la política energética es el suministro de energía eléctrica en las mejores condiciones de seguridad, calidad y precio, y eso es lo importante, y lo que hay que discutir a continuación es si eso se asegura mejor mediante el funcionamiento de un sistema competitivo o de otra alternativa. Le voy a dar solamente un dato. El único sistema supuestamente competitivo o más cerca de ello, como vengo diciendo, es el sistema británico; el único dato que conocemos en estos momentos es cuál ha sido la influencia en los precios de la electricidad, y creo que esto es relevante. En el año que llevan en funcionamiento, desde el primer trimestre del año 1990, el primer trimestre del año 1991, los precios de la energía eléctrica para los consumidores ha subido un 10,5 por ciento. Los precios de la energía eléctrica para la industria han subido, desde un 12 por ciento, hasta un siete por ciento, dependiendo de los distintos volúmenes de consumo de energía eléctrica. No estoy estableciendo una relación causa efecto, pero sí estoy diciendo que este dato favorece nuestra posición de ser cautelosos a la hora de apoyar un sistema como el inglés o cualquier otro tipo de sistema.

En el ámbito comunitario las discusiones van discutiendo entre las famosas directivas que también en esta Cámara se han mencionado como formalmente presentadas. No hay ninguna directiva formalmente presentada. Lo que sí le puedo decir a SS. SS., y es importante para clarificar cuál es la perspectiva comunitaria, es que las alternativas son dos: Una directiva del artículo 90.3, que quiere decir que es decisión de la Comisión, o una di-

rectiva del artículo 100.A, que quiere decir que se adopta por los países miembros con mayoría cualificada. La Comisión parece haber abandonado el proyecto de directiva que ella adoptaría por una razón muy sencilla, porque no tiene sentido. Con esa directiva la Comisión no podría cambiar la estructura de los actuales sectores eléctricos de Europa, porque los monopolios de producción eléctrica —y existen, como he dicho, al menos cinco— están de acuerdo con el Tratado de Roma. Por lo tanto, sólo pueden desaparecer o bien por una renuncia de los propios países o bien por una decisión mayoritaria de los países, lo que implicaría que casi todos los países, menos dos o tres, tendrían que votar a favor de esa armonización del sistema eléctrico europeo. Y es ahí donde estamos inmersos en la discusión, sin ningún proyecto concreto sobre la mesa, pero esos borradores que corren por los pasillos están muy cerca, y así se lo ha manifestado nuestro Ministro a los comisarios, del modelo que viene preconizando el Gobierno español en dos aspectos que también es importante aclarar: en lo que significa la potenciación de las funciones que vienen ejerciendo Red Eléctrica Española y en la separación tan discutida de las actividades de producción y distribución.

¿Qué hay que esperar? La postura española en este sentido es bastante clara y es que, siendo una cosa tan importante, habiéndose puesto tantas cautelas por parte de los países miembros —en un principio fueron ocho países miembros los que suscribieron un memorándum, ahora ya son diez los que lo han suscrito donde lo que se pide es, sobre todo, consenso de los países miembros para llevar adelante cualquier reforma—, nosotros lo que venimos pretendiendo desde hace dos años, y consta en las actas donde todas las discusiones que ha habido en todas las directivas de tránsito, de transparencia de precios, etcétera, es un estudio sobre cuáles son las implicaciones sobre los verdaderos objetivos de la política energética a los que me he referido antes y, en ese caso, definir un modelo y una estrategia a seguir. Es decir, algo semejante a lo que se hizo en su día con la unión económica y monetaria. Desde ese punto de vista, somos unos países que queremos estudiar conjuntamente, en el ámbito de la Comunidad, cuál es el mejor modelo para el sector eléctrico de cada uno de los países. Estamos abiertos, y además en una buena situación, porque, como decía antes, ni somos un país con un monopolio eléctrico, ni somos un país, como es el resto, con prácticamente un monopolio público. Un país que se asemeja a nosotros es Holanda que tiene una especie de red eléctrica, tiene también cuatro productores y más de 20 distribuidores, pero todas esas empresas son públicas. Alemania tiene distintas empresas verticales, pero, por ejemplo, la más grande de ellas, la RWE, es una empresa con una presencia pública de un 40 por ciento en el capital y con una presencia, desde el punto de vista de decisión, de un 60 por ciento de ese 40 por ciento. Una empresa que por sí sola factura más que los dos grandes grupos que ahora tenemos configurados en España, el grupo Endesa y el Grupo Hiberdrola. Desde ese punto de vista creo que se seguirá discutiendo que todo lo que venimos haciendo tiene sentido por sí mismo,

y que, además, coincide con las directrices de la Comunidad Económica Europea.

En lo que se refiere a otro punto común que han mencionado los dos grupos que han hecho observaciones: el análisis y la transferencia de los costes que se hace en el PEN, es decir, la preocupación por uno de los objetivos del PEN, que es la minimización de los costes, quisiera matizar a la Diputada del Grupo Popular que la información que vamos a dar como respuesta a las preguntas formuladas se encuentra, en algunos casos, con ciertas limitaciones y restricciones. No creo que encuentre ningún país europeo que tenga la transparencia de costes que tiene el sistema eléctrico español. Es más, le puedo decir que desde hace dos años venimos defendiendo casi en solitario, y no ha podido ser aceptada en la Comunidad Económica Europea, una directiva que no sólo exija transparencia de precios, sino, sobre todo, transparencia de costes. En esa perspectiva nos resulta muy difícil desamarnos unilateralmente y decir aquí cuáles son exactamente, no sólo los criterios generales, sino, además, el coste concreto de cada una de las energías que se producen en España.

otra restricción con la que nos encontramos es con el hecho de que esos contratos de que S. S. habla no son secreto de Estado, son secreto de empresas. Así lo establece el contrato. Generalmente, al propio contrato, y al que S. S. se refiere yo le digo que especialmente, se le priva de eficacia en el momento en que no sea secreto, lo que guarde no sólo en ese contrato, sino en todos los contratos de gas que yo conozco en los que existe esa cláusula. Si no se lo cree S. S., basta hablar con los otros firmantes y se lo dirán muy claramente.

Independientemente de eso, voy a tratar de esclarecer algo que también lo hacemos por escrito como contestación a algunas de sus preguntas, y es si realmente salen o no las cuentas con el tema de la opción gasista frente a la opción de continuar Valdecaballeros.

En primer lugar, querría darle un argumento puramente cualitativo y es el siguiente. En ese sistema eléctrico que se ha privatizado, al que me he venido refiriendo como paradigma, ahora mismo en Europa, de la competencia, siendo fundamentalmente dos grandes empresas las que constituyen todo el sector, todas las inversiones que realizan son de ciclo combinado de gas. Eso quiere decir que, desde el punto de vista de minimización de costes, la opción gasista, de acuerdo con una regla, que es la constatación de qué forma de actuar tienen los operadores privados, es la mejor. Me podría decir S. S., y llevaría razón —luego entraré más en el particular— que no hay una alternativa de una central nuclear a medio hacer. Pero es que la opción gasista que hacemos consiste fundamentalmente, como sabrá S. S. y como le voy a explicar a continuación, en que más del 60 por ciento de la potencia de gas que se instala es mera adaptación a ciclo combinado de centrales de fuel y «repowering». Con esto le estoy dando respuesta a una de las preguntas que decía: Utilice las centrales de fuel. Sí, las vamos a utilizar con una solución mucho más eficiente, con un mayor rendimiento energético y, además, más limpias.

Entrando ya más en el detalle de la metodología de los costes, le voy a decir las principales hipótesis, si bien las describiremos en su día con más detalle. Como S. S. ha mencionado algunos detalles que me gustaría corregir también voy a salir al paso de algunos argumentos que usted ha dado y que son incorrectos desde el punto de vista técnico.

¿Qué metodología hemos utilizado? En primer lugar, para la estimación de los diferentes costes de las distintas opciones...

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, entiendo que esto no lo he preguntado, él es muy libre de explicarlo, pero creo que se va a alargar innecesariamente y lo puede enviar por escrito. No le he dicho que me explique la metodología de cálculo de costos, son internacionales es la de la Agencia Internacional de la Energía, la Unipede, OCDE, eso le va a llevar mucho tiempo y no ha contestado todavía ninguna de las preguntas que le hemos formulado. Si el señor Presidente estima que conviene alargar la sesión, está en su derecho, pero no he preguntado nada de eso.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Estevan, de todas formas la dirección del debate le corresponde a esta Presidencia. Interpreto que sí hay relación entre las preguntas formuladas y las respuestas que ha dado el Secretario General, a quien le ruego que, en cualquier caso, se ciña lo más posible a las cuestiones planteadas.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Simarro): Señora Diputada, efectivamente puedo prescindir de esta explicación, pero con esto estoy dando también una respuesta —y por eso dije que comenzaba de lo más general a lo más particular— al Grupo Parlamentario Socialista, que me ha preguntado cómo se asegura, dentro de este Plan Energético Nacional, el objetivo de la minimización del coste. Por eso quería darle la metodología; creo que es conveniente, en cualquier caso, aprovechar esta ocasión para que S. S. tenga, en su caso, la oportunidad también de interpelarme a continuación si hay algo que no entiende. De todas formas, lo voy a hacer muy rápidamente.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, no voy a entender nada, así es que no se esfuerce.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario General y no establezcan diálogo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Simarro): Insisto, señora Diputada, en que no hablo exclusivamente para el Grupo Popular, sino para el resto de los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: No establezca diálogo. Señor Secretario General, conteste a las cuestiones que se han planteado y no establezca diálogos.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Simarro): En primer lugar, decía —y quiero aclarar esto a partir de la intervención que ha tenido S. S.— que lo que pretendo aquí no es contarle la metodología de la Agencia Internacional de la Energía, sino la que nosotros hemos utilizado, que está de acuerdo con esos principios generales, por supuesto, pero que con esos principios generales solamente usted no entendería qué es concretamente lo que hemos hecho, porque hemos aplicado esa metodología al caso español y concretamente a este PEN.

¿Qué hemos hecho? Este es un principio ya de diferencia: utilizar las directrices del marco legal y estable en aquellos conceptos de coste en los cuales tiene sentido porque así está previsto que se utilicen.

Segunda hipótesis de carácter general para deshacer también cualquier malentendido, hemos supuesto que la inflación afectará por igual a los costes fijos de cualquier alternativa. ¿Cómo hemos calculado los costes fijos de las centrales de gas? Con una media ponderada de lo que significan las inversiones en «repowering» y adaptación a ciclo combinado y las nuevas inversiones de ciclo combinado de gas, que como sabe S. S., y consta en el PEN, son 700 megavatios.

En las centrales de carbón sencillamente de acuerdo con el estándar internacional y teniendo en cuenta, eso sí, los costes de la desulfuración que la directiva comunitaria exige.

En las centrales hidráulicas los costes fijos los hemos estimado de acuerdo con las informaciones que nos han proporcionado las propias empresas de las inversiones que está previsto que se realicen, de algunas, porque, lógicamente, no se admiten todas las que están previstas, sino que han entrado en el PEN exclusivamente aquéllas en las que la relación entre el coste de la inversión y el producto eléctrico arroja un coste de kilovatio/hora que es competitivo con el resto.

En lo que se refiere a la central nuclear de Valdecaballeros, hemos tenido en cuenta solamente las inversiones que hay que realizar y una vez más —a pesar de que sé que S. S. no acaba de entender este concepto— lo que son costes hundidos, lo que es inversión realizada ya no se tiene en cuenta, lo único que consideramos es lo que queda por realizar, y para ello, como S. S. sabe, tanto las empresas como nosotros contamos con estudios de consultorías.

Por lo que respecta a los costes variables, hemos tenido en cuenta, por supuesto, los rendimientos de los distintos tipos de centrales. Aquí es donde S. S. concretamente se equivoca, porque en la última intervención, por ejemplo, habla de que el precio del gas —creo, aunque no lo recuerdo muy bien— es en torno a 4,27 pesetas. En primer lugar, ese precio que da usted para el gas, no es del gas, sino del fuel-gas, las centrales de este combustible, donde el componente fuel es más del 80 por ciento; pero, además, no es relevante, porque el concepto relevante a la hora de garantizar los costes variables no es solamente el combustible, es el total de costes variables. Insisto en esto, porque, como comprenderá, en el análisis que a continua-

ción le hago sobre Valdecaballeros y la opción gasista es, de hecho, muy relevante.

En el precio del carbón internacional se ha mantenido una estimación que refleja un ligero aumento, en términos reales, durante el período de planificación y en lo que se refiere al carbón nacional, como se contempla en el PEN, se dice que habrá una relación entre el precio de referencia y el precio del carbón, en este caso de cielo abierto, que se considera en las nuevas inversiones en este apartado. El precio del combustible nuclear se mantiene en términos reales.

Yendo a lo concreto y a una de las cuestiones que le preocupan, en la alternativa opción gas y Valdecaballeros y sin entrar a darle algo que no le puedo dar, luego me referiré con más detalle a ello, y no se lo puedo dar, porque es un contrato comercial de empresas... **(La señora Estevan Bolea pronuncia palabra que no se perciben.)** No importa, bastaría con que usted...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Secretario General, no establezca diálogo, límitese a contestar las preguntas que pueda responder y a no contestar las que no pueda.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Simarro): El argumento creo que es suficientemente convincente sin tener que dar datos concretos de cuánto cuesta la termia de gas. Además se comete un error a veces cuando se habla de la termia de gas. Se está preguntando por cuál es el coste de la termia de gas del contrato de Argelia, y es, señoría, irrelevante. No sé por qué vincula el contrato de Argelia con la termia del gas que va a utilizar el sector eléctrico. El sector eléctrico, igual que el industrial, va a utilizar un coste de la termia de gas que será el coste de la cesta de todo el gas que llega a España. Eso de entrada; por tanto, esa vinculación que hace creo que la debería romper en cualquier caso.

Independientemente de eso, le digo que del análisis de costes que hemos realizado, con la metodología que he comentado, la comparación del coste fijo por kilovatio/hora en la opción gasista, con el coste fijo por kilovatio/hora en la opción de continuar Valdecaballeros y teniendo en cuenta solamente la parte adicional de inversiones que hay que realizar para poner en funcionamiento Valdecaballeros, hay una diferencia de tres pesetas. Esas tres pesetas es la diferencia que tendría que tener a su favor la opción Valdecaballeros frente a la opción gas en el peor de los casos posibles imaginables de la opción gas.

Mire, con datos publicados objetivos y externos a la administración española, como es el reciente estudio, que le remitiremos, de la Agencia Internacional de la Energía sobre el gasto natural, se dice que en el peor momento, que ha sido después de la crisis del Golfo, el precio de gas argelino ha subido hasta 3,66 dólares/Mbtu el proveniente desde Argelia a Europa, es decir, Argelia a Roma. Con ese precio de la Mbtu todavía sigue siendo más rentable, es decir, no se llegan a cubrir esas tres pesetas de diferencia a favor de la opción gasista.

Creo que con ese análisis es irrelevante decir si el pre-

cio de la termia del gas que le voy a dar ahora mismo, el último precio publicado, es de 1,4 pesetas. Me parece, digo, irrelevante decir si va a salir a 1,4 o a 1,8 en este momento. Ya le digo que en el peor de los casos analizados, que va mucho más allá de esos precios, sigue siendo relevante la opción gasista.

Me podría extender mucho más sobre este tema, pero veo que S. S., en cualquier caso, no está demasiado interesada. Creo que con lo que he mencionado ya es suficiente para decir que hemos utilizado una metodología que ha tenido en cuenta el objetivo de la minimización de costes.

Otra pregunta concreta que ha hecho S. S. es: ¿Va a ser competitiva o no la energía que se produce con este PEN? Mire, señorita, eso se dice en el propio PEN, que el precio de kilowatio/hora, producido por el nuevo equipamiento es de algo más de seis pesetas, frente al de ocho pesetas que tenemos actualmente.

Cierto es, y también lo decimos en el PEN, que la minimización de costes no es el único objetivo que nos planteamos, sino que hay otros que también hemos satisfecho; pero teniendo en cuenta todos esos objetivos, todavía estamos en una alternativa en la cual el precio del kilowatio/hora es sensiblemente inferior —me estoy refiriendo al nuevo equipo— al precio del equipo que ahora mismo hay instalado.

Otra pregunta de carácter general es la utilización de la política fiscal a efectos de conseguir objetivos de política energética. Está claro que, en cualquier caso, la dimensión de la política fiscal es mucho más global que el de la política energética, pero el propio PEN recoge que mediante fiscalidad indirecta se intentarán conseguir objetivos de ahorro y de internización de costes, concretamente de los costes medioambientales. Eso le ha preocupado también a S. S.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Secretario General, le ruego sintetice al máximo sus respuestas, porque ya estamos fuera de los plazos horarios previstos.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Simarro): Voy a pasar a otro tema que también ha planteado el Grupo Popular y, de alguna forma, el Grupo Socialista, y es decir que toda la energía que se incorpora a este nuevo PEN es energía importada. Con esto, parece que se trata de dar la sensación de que no va a haber seguridad de suministro.

Comenzando por la energía eléctrica, si mira el peso de los intercambios de electricidad previstos con Francia en el cuadro de energía primaria, verá que pasamos del 0,04 por ciento al 0,44 por ciento. No creo que sea excesivo. Pero, además, creo que no se puede decir, al mismo tiempo, que vayamos hacia un sistema más competitivo y que restrinjamos los intercambios hasta tal punto que ni siquiera el 0,44 por ciento del sector eléctrico o de la energía eléctrica pueda venir de fuera, sobre todo —y así se dice también en el PEN—, sabiendo que esa energía es la más barata que se incorpora al sistema.

Ha preguntado también, ¿por dónde va a venir? En primer lugar, no es cierto que haya que incorporarla al 1.º de enero de 1993; el contrato firmado prevé que se puede incorporar, bien en octubre de 1993 o bien en octubre de 1994, admitiendo ya cierta flexibilidad exigida por nuestra parte. Pero no solamente eso. También está previsto, como vimos en el caso del gas —y así lo manifestó el Ministro—, cualquier posible desajuste en los calendarios y, señorita, estos desajustes nunca serán tan grandes como los que hubo en el pasado. Yo recuerdo —y le puedo dar la lista— que en las grandes inversiones —y en estos casos estamos hablando de 1.000 ó 2.000 megavatios— se decía que se iba a tardar en construir una central cinco años y se tardaba 10 años. Le puedo dar caso por caso exactamente. Es cierto que resulta muy difícil prever cuál va a ser el calendario preciso de realización de las inversiones, pero en estas de infraestructuras por supuesto que nos hemos cubierto con una flexibilidad suficiente como para poder alterar el calendario óptimo en función de la evolución de las distintas etapas.

Otro tema que ha planteado es la dependencia en lo que se refiere al gas; concretamente ha citado alguna opinión ajena al grupo y, en este caso también, en este momento, a la Administración. Efectivamente, cualquier país que no tiene recursos tiene que buscarlos fuera; pero es importante ver claramente que no es lo mismo autoabastecimiento que seguridad del suministro. De hecho, le podría dar —y se lo enviaré por escrito— opiniones de la propia Agencia Internacional que dice: La seguridad del suministro —como es lógico, por otro lado— no hay que conseguirla mediante un sistema autárquico, sino mediante una diversificación y una multilateralización de las relaciones comerciales que se establezcan. Eso se lo está diciendo a todos los países y, además, por otro lado, es lógico.

Nosotros, efectivamente, tenemos que diversificar nuestra estructura energética. No tenemos gas, es más, vamos a tener menos del que teníamos; pero también le digo lo siguiente en relación a esa dependencia en el caso concreto de Argelia: Nuestra dependencia con respecto a Argelia va a seguir siendo prácticamente la misma, varía dos puntos en relación a la que ahora tenemos, pero nuestra dependencia de Argelia es mucho menor que la que tienen países que se asemejan a nosotros, como pueden ser Italia, Francia y Bélgica.

Por otro lado, vamos a tener la misma dependencia, pero con la alternativa del gasoducto, y eso significa, de entrada, una mayor regularidad y un menor precio, cuando menos. Además, ese gasoducto resulta —espero que lo sepa entender S. S.— y significa que esa relación no es bilateral entre países; esa relación es Argelia-Europa. Le puedo decir que ya, desde ahora, los franceses quieren gas de ese gasoducto, desde el momento en que esté construido, que se espera sea a finales de 1995. Dentro de poco, el Ministro francés formará parte de la próxima reunión que se celebre, para hacer el seguimiento de la realización del gasoducto, el 4 de noviembre en Rabat.

Riesgo. Señorita, también hemos tenido esto en cuenta, como en todas las alternativas; pero le digo lo siguiente.

En primer lugar, existe un porcentaje muy alto de interrumpibles en el sector del gas en España; además y es todavía más importante, la fuerte demanda eléctrica tiene una flexibilidad extraordinaria, porque esas centrales que van a ser reconvertibles de fuel a gas, pueden funcionar, bien con el 25 por ciento o bien con el 100 por ciento de gas; fíjese que tengo el 75 por ciento de flexibilidad.

No obstante, a pesar de todo eso, cabe recordar, primero, que nunca se conoce que se hayan interrumpido suministros energéticos de ningún sitio. Lo que uno tiene que tener (y esto es aplicable tanto para el sector del gas, dentro de lo que sea posible, como para el sector petróleo) es una diversificación del origen geográfico de los suministros. Ciertamente es que en el sector del gas, nosotros, como el resto de los países, tenemos un suministro mayor de aquellos países que están cercanos, ¿por qué? Porque el coste del transporte es muy elevado. ¿Cómo se va a complementar eso? Con la realización de contratos «swap» que ya nosotros hemos propuesto en el ámbito comunitario. Hay países que lo quieren hacer y no es una experiencia totalmente fantástica, porque ya viene funcionando concretamente en Estados Unidos.

Eso da una gran flexibilidad y una gran seguridad en el suministro del gas. También en esto —aunque es difícil, porque se da muy raras veces— tenemos prevista una política de compra de reservas en el exterior.

Ha planteado otras preguntas. Gas de Siberia. Señoría, afortunadamente estamos negociando. No es el mejor momento para negociar con la Unión Soviética ningún contrato; lo hicimos en el momento en que pudimos, antes de que estuviera iniciado el proceso que ahora mismo hay y con motivo de la visita del señor Gorbachov a Madrid se firmó un protocolo donde se preveía la negociación de un suministro entre 20.000 y 60.000 millones de termias. Efectivamente existe el problema de capacidad de la red actual; pero de nuevo aquí tiene sentido lo de recordar el tema de los contratos «swap». Yo puedo tener contratos «swap» con la Unión Soviética, que no los retiro, pero que me sirven de contrapartida para otros con los cuales realizó el «swap». Pero no solamente es eso. La realización del gasoducto África-Europa nos da una ventaja estratégica, y es poder pedir un trato de reciprocidad en la utilización de restos de gasoductos. Creo que ésa es una baza importante que estamos aprovechando y ya hemos iniciado negociaciones en ese sentido.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego vaya concluyendo, señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Simarro): Trataré el tema de su escepticismo respecto a lo que pueda ser el aumento de la autoproducción en todo nuestro parque. Señoría, lo que nos ha preocupado —y con más detalle se lo va a decir el Director General del IDAE— no ha sido que nos vayamos a quedar colgados; hemos tenido que poner freno a todos los proyectos que tenemos, con nombres y apellidos, como le dijo ya el señor Ministro. No estamos hablando de minihidráulicas en abstracto, tenemos pro-

yectos que se están realizando y otros que están en trámite de concesión que superan en mucho ya —sin el plazo de los 10 años que nos damos— las previsiones del PEN. En cogeneración, exactamente igual.

Le diría que nuestra preocupación ha sido que al pasar de un porcentaje de autoproducción del 4,5 por ciento a uno mayor, hemos querido poner un límite, porque el sistema se tiene que ir acomodando a lo que significa una mayor dispersión de los suministros eléctricos. En ese sentido hemos visto que el 10 por ciento era razonable y que, además, los grandes suministros de autoproducción —y es a lo que S. S. se ha referido— podrían ser regulados o controlados de alguna forma por la propia red eléctrica.

Repercusión sobre la moratoria nuclear. Creo que esto no es posible insistir más. Sencillamente o no lo entiende o no lo quiere entender. Una cuestión son las cifras que nosotros damos en el PEN, que son cifras totalmente objetivas hechas por auditor y que se pueden dar tres, como S. S. sabe. Es más, las que se dan en el PEN ya pueden ser corregidas porque existe la nueva auditoría que da los resultados del año 1990 y la propia Directora General se lo puede comunicar en su próxima intervención. Esos son el saldo en libros, el saldo corregido y la deuda reconocida, pero esos son datos puramente contables. ¿Qué es lo que se va a hacer con la moratoria? No hay ninguna propuesta definitiva; esperamos tenerla próximamente y vendrá a este Parlamento, pero comprenda que es una decisión que nosotros, como S. S., pensamos que es importante y queremos tomarla con la reflexión suficiente, y por supuesto no avanzar nada que no sea definitivo por los efectos que pudiera tener.

Inversiones en medio ambiente. Señoría, en lo que se refiere al sector eléctrico las principales medidas, que se describen por otro lado en el PEN y que yo creo que es innecesario repetir, las principales medidas, repito, que se van a instrumentar para conseguir los objetivos, que no son fáciles de lograr, como S. S. ha indicado, son el uso de gas natural en círculos combinados, la sustitución de fuel de menor calidad por otros de mayor calidad, la limitación de la producción de las centrales eléctricas con mayor grado de contaminación, la mezcla de los carbones y, por supuesto, esas otras tecnologías en las que S. S. no cree.

Le voy a dar un dato actual. El viernes pasado esa inversión que S. S. pone tan en tela de juicio, que es la gasificación en Puertollano, y que hemos venido peleando, aunque a S. S. le cueste trabajo creerlo, con países tan tecnológicamente desarrollados como Alemania, quedando finalistas los alemanes y nosotros, el viernes pasado fue aprobado por la Comisión europea y se ha concedido finalmente al proyecto español la ayuda comunitaria. Esto lo han hecho doce países comunitarios y creo que es un tema en el que hay objetividad; además, como S. S. sabe, en ese proyecto no participa solamente España sino que creo son cuatro o cinco países comunitarios.

No sé si con todo esto he dado respuesta a todas las preguntas. Hay otras que creo pueden ser respondidas por otros comparecientes. (La señora Estevan Bolea pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Secretario General.

Creo que las preguntas que hayan quedado sin responder se pueden formular a los siguientes responsables. Como SS. SS. ven estamos totalmente fuera de hora; así va a ser imposible cumplimentar hoy todas las comparecencias.

Tiene la palabra la señora Estevan Bolea por medio minuto.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, la Presidencia dirige la sesión como le parece pertinente pero luego no se puede dejar todo sin contestar; por tanto, ruego al señor Secretario General de la Energía que me conteste.

Señor Secretario General, en medio ambiente yo no le hablo de medidas, le hablo de inversiones. En las preguntas que le he dicho no confundo, como ustedes, la macroeconomía con la microeconomía; desciendan ustedes a la tierra. Por otro lado creo que está muy bien, que ustedes dan una lección teórica al Grupo Socialista, si así se lo solicita; pero no ocupen con ello todo el horario de la sesión porque los demás grupos también preguntamos cosas.

Quiero decirle que usted nos habla de las circunstancias actuales en la Comunidad Económica Europea, pero nuestra pregunta concreta se refiere a que ustedes el 12 de octubre, que ya ha pasado, tenían que contestar a la Comunidad Económica Europea qué van a hacer con los monopolios de importación y exportación, en este caso de electricidad, Red Eléctrica de España. ¿Han contestado?

Señor Secretario General de la Energía, por acotar cuatro o cinco cosas de su larguísima e inconcreta exposición, porque no nos ha contestado a nada, ha venido aquí a soltarnos el rollo que le ha parecido, que nos parece muy bien, lo tenemos muy oído, es un diálogo de sordos; esto es un cadáver institucional, porque es un diálogo de sordos (la frase no es mía, es del periodista Lorenzo Contreras, y creo que tiene toda la razón), lo que yo le decía es que no estamos en contra de la gasificación; no estamos en contra de las nuevas tecnologías; lo que nos parece aventurado es que una central que ha de trabajar en base más de 600 horas y con una potencia de 338 megavatios, se plantee como un proyecto de investigación y desarrollo. Celebramos que la Comunidad Económica Europea contribuya con unas cantidades y Alemania y Francia con un 25 por ciento, lo que nos preocupa es que ustedes juegan con «champagne» francés, no con gaseosa, como decía don Eugenio D'Ors. Por tanto, casi todo es inseguro. Usted decía: ¿por qué les parece transitorio este Plan Energético? Bueno...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Estevan, no nos haga ahora una intervención. Si hay alguna pregunta más que quiera plantear hágalo, pero es que no nos da tiempo.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Lo que quiero es que no conteste y no que nos coloque un rollo teórico, que ni siquiera se relaciona con el contenido del PEN. Se supone,

señor Presidente, que nos hemos leído el Plan Energético, se supone, y debo decir, en honor de ustedes, que está extraordinariamente bien redactado, está muy bien escrito; utiliza los conceptos y el lenguaje de la Comunidad Económica Europea, pero se queda sólo en eso, en el lenguaje; luego todo queda deslavazado, todo queda...

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay alguna cuestión más? No hagamos juicios de valor.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, ¿las comparecencias van a ser para que no nos contesten nada y nos den una clase teórica sobre algo que no nos interesa? En ese caso sobran las comparecencias.

El señor **PRESIDENTE**: Su señoría puede repreguntar o plantear alguna pregunta más que piense que no ha quedado contestada.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, que empiece a contestarme a todo lo que le he preguntado. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Simarro): Muy brevemente, señor Presidente. En lo que se refiere a inversiones en medio ambiente le he querido contestar que en el sector eléctrico no son inversiones nuevas, sino que corresponde a otro tipo de medidas que ya le he mencionado.

En otro sector importante, que es el refinado de petróleo, todo él está liberalizado, y no corresponde a la Administración decir qué inversiones van a realizar, sino solamente establecer los requerimientos medioambientales. Como por la Comisión van a comparecer las distintas empresas, son ellas las que le pueden dar su plan de inversión, pero no la Administración; no creo que sea oportuno. ¿Está respondida su pregunta?

La señora **ESTEVAN BOLEA**: No.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES** (Pérez Simarro): Bueno.

En lo que se refiere a la contestación a la Comunidad Económica Europea en un tema en el que por no extenderme no he querido mencionar pero que usted ahora propone, no termina el plazo en la fecha que S. S. ha mencionado por razón muy sencilla, porque cuando se reciben durante el período vacacional, automáticamente —y así se ha comunicado a la Comisión— se extiende. Le puedo decir que en estos próximos días, posiblemente esta misma semana, se dará contestación cumplida a la Comunidad Económica Europea. Le voy a avanzar cuáles son las líneas de esa comunicación. En primer lugar, se recuerda a la Comisión los principios generales a que ella alude, de la constitución del mercado interior de la ener-

gía, y que se resume en recordarle que, como ella ha dicho, como ha dicho el Consejo y como la mayoría de los países miembros dicen, el sector eléctrico tiene unos condicionantes técnicos que exigen dar a dicho sector un tratamiento singular. Le podría leer exactamente, si quiere más contenido, qué dice la Comisión y el Consejo en cada una de sus resoluciones o manifestaciones de cualquier tipo.

En segundo lugar se le recuerda que las comparecencias de los estados miembros en materia de política eléctrica nacional responde a legítimas y diversas exigencias de orden público, económico, social y regional, y se le recuerda la necesaria construcción, porque así se ha manifestado siempre, del mercado interior de la energía eléctrica mediante un proceso de concertación encaminado a lograr la necesaria convergencia y cohesión de las políticas eléctricas de los estados miembros. A continuación se le contraargumenta a lo que resulta ser su argumento fundamental, y es que la energía eléctrica es una mercancía y se le dice que no lleva razón y por eso no se pueden aplicar los artículos 30, 34 y 37 del Tratado. No lleva razón porque el único argumento que usted da es un argumento de forma, y es porque dice que así aparece, energía eléctrica, dentro del arancel comunitario y se le recuerda algo que posiblemente la propia Comisión no había advertido y es que dentro de ese arancel, salvo error porque tiene muchas partidas, solamente hay una partida que se advierte que es discrecional, y es la de la energía eléctrica, con lo cual está diciendo que la energía eléctrica es un bien completamente distinto, un «tertium genus» que dirían los juristas, de los demás que se relacionan en el arancel. Pero no solamente eso, se argumenta luego con razones de fondo y con razones de la jurisprudencia comunitaria.

Refiriéndonos al caso español, se le dice que se equivoca, porque, en primer lugar, hay inexistencia de exclusividad discriminatoria de importación y exportación de energía. Para esto, sencillamente, se cita el artículo 2.º, letra i), de la Ley de Explotación Unificada del Sistema Eléctrico, que dice que en determinadas condiciones —se especifican algunas, como el interés general, reducción de costes y alguna otra—, las operaciones internacionales las que tiene que realizar la red eléctrica. Se dice también que no se establece ningún trato discriminatorio entre la energía eléctrica comunitaria y la energía eléctrica nacional, a las que se da exactamente el mismo trato. De hecho, la importación, que en este caso concreto viene de Francia, tiene exactamente el mismo trato y está decidida de la misma forma que toda la energía eléctrica nacional.

Se le dice, además, que esto no afecta a los intercambios eléctricos, entre otras cosas, por una razón muy sencilla, porque tenemos la capacidad totalmente saturada. Se indica, la carta tiene 20 páginas...

El señor **PRESIDENTE**: Tenemos que terminar la comparecencia. Muchas gracias, señor Secretario General por la información suministrada.

— DE LA DIRECTORA GENERAL DE LA ENERGIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 212/001051)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente comparecencia, de doña María Luisa Huidobro, Directora General de la Energía, que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular. (El señor **Vicepresidente, Roncero Rodríguez, ocupa la Presidencia. Pausa.**)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): La comparecencia de la señora Directora General de la Energía ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para plantear las cuestiones que estime convenientes, tiene la palabra la señora Estevan Bolea.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Muchas gracias, señora Huidobro, por su presencia en esta Comisión.

No sé si va a ser un diálogo semejante al anterior, porque en ese caso podemos hacer gracia a usted y a SS. SS. en perder el tiempo. Pero como nuestra obligación es estar aquí e intentar conocer por qué las cifras que aparecen en el PEN, muy bien escrito —si ha intervenido en ello, la felicito—, pero vacío de contenido en cuanto a los argumentos, vamos a cumplir con nuestro deber.

El Secretario General de la Energía hace unos minutos hablaba de forma confusa y mezclándolo todo —le aseguro que conociendo a fondo el sector y los temas me costaba horrores seguirle—, sobre los precios del combustible y los costos marginales. Quiero simplemente darle los datos que suministre al señor Ministro en su comparecencia, en su presentación de aquella forma tan precipitada y tan absurda en esta Comisión; son datos de Red Eléctrica de España, que los tiene todo el mundo, relativos a la media enero-diciembre del año 1990. Hablando del precio del combustible, para el fuel, el precio medio del costo del combustible por kilowatio/hora es de 4,73 pesetas y el del gas de 4,46 pesetas. Por tanto, como decía el señor Secretario General de la Energía que lo que lo disparaba era el fuel, porque es una mezcla de fuel-gas, quisiera que nos aclarara un poco estos conceptos, porque los datos son clarísimos.

En segundo lugar, apliquen la metodología que apliquen, la de la Agencia Internacional de la Energía, la Unipede, la que ustedes se inventen con apoyo en el marco legal estable —que, por cierto, va a tener una vida corta—, e introduciendo todos los artificios y todos los convencionalismos que quieran y separándose de quien quieran, pero cuando manden los datos a la OCDE, a la Agencia Internacional de la Energía o a la Comunidad Europea tendrán que seguir la metodología internacional porque si no no hay quien compare ni quién les entienda. En cualquier caso, con su metodología o con la internacional, lo que de verdad grava el precio del kilowatio/hora según unos cálculos realizados para unas centrales que van a funcionar 25 años durante 6.000 horas al año, con unos costos de explotación, mantenimiento e inversiones, incluso en las nucleares con el ciclo final del combustible

y desmantelamiento, lo que de verdad carga el costo, lo sabe todo el mundo, no hay que ser economista ni teórico, es el precio del combustible. Por tanto, ¿para qué discutir algo ya tan consagrado? Vuelvo a darle los datos de Red Eléctrica de España de enero-diciembre. Si estos datos están mal, llamen la atención a Red Eléctrica de España.

Por otra parte, y refiriéndonos a los crecimientos en la demanda que contempla este PEN, no voy a contestar al señor Dávila, que hace unos discursos que a mí me parecen tan arcaicos como cuando habla de la utarquía. La palabra utarquía la he olvidado tanto que casi tengo que pensar qué significa. Nosotros queremos una mayor liberalización y no cerrarnos, sino abrirnos al mercado internacional, pero ¡ojo! abrirnos en buenas condiciones, no como la siderurgia española, no como la leche, las vacas y la carne española, no como la pesca o los productos agrarios españoles, porque ahí están los problemas de Asturias y de la cornisa cantábrica.

La pregunta concreta es si usted, como miembro del Ejecutivo, del Ministerio de Industria, cree que la industria española tiene que ser más progresista —¿qué entenderán por progresismo!— que la industria básica pertenece al pasado, y si ello significa que el Ministerio de Industria prevé apoyar el desmantelamiento de la industria básica —siderurgia, cemento, química, metalurgia no férrea, etcétera—, porque si ello es así, están teniendo grandes éxitos en Asturias, en el País Vasco, en Cantabria y en tantos sitios en los que la industria básica va rematadamente mal.

En esa línea también quisiera saber cómo han considerado en el Plan Energético la incidencia de estos altos costos de la electricidad. Ustedes dicen en el PEN que el carbón nacional y el gas son caros, aunque luego en la comparación con Valdecaballeros les sale muy barato. Yo no entro en eso, porque a nosotros tampoco nos preocupa especialmente ese apartado, lo que nos preocupa es la competitividad de nuestros bienes y servicios y la enorme incidencia que ello tiene en la industria. Por tanto, ¿es que piensan desmantelar la industria básica? A nosotros nos parece un disparate, pero como están teniendo grandes éxitos en esa barbaridad, a lo mejor, a juicio del Partido Socialista habrá de felicitarles. Quiero pensar que lo he entendido mal y que el señor Dávila no llama progresismo a que vaya desapareciendo la industria básica que, como él ha dicho textualmente, pertenece al pasado. Tengo la impresión de que he entendido mal, porque realmente poco desarrollo tendrá el sector servicios si no tiene una industria potente y poco desarrollo tendrá también el sector turismo, si no nos ocupamos un poco más de la protección del medio ambiente.

A este respecto y para no volver a ello, ya que el señor Secretario General de la Energía se ha ido dejándole a usted para que conteste todo lo que él no ha contestado, se ha dicho algo tan pintoresco como que la reducción de emisiones que figura en este Plan, en cuanto a medio ambiente, se conseguirá porque las nuevas centrales van a utilizar gas y las centrales de fuel-oil van a utilizar gas en ciclos combinados. Señora Director General, si esas

centrales ahora no están funcionando. Se referirá a nuevas instalaciones, pero no a las actuales de carbón, las sucisimas centrales de Endesa, Puentes de García Rodríguez, la central de Andorra, en Teruel, la de Meirama, de Unión-Fenosa. ¿Qué van a hacer? ¿Qué van a hacer las centrales de carbón? ¿Qué van a hacer las centrales que en su funcionamiento actual tienen que reducir un 40 y un 60 por ciento de las emisiones, según dicen ustedes en el Plan Energético, pero no dicen quién lo va a hacer, cómo, cuándo, dónde y, sobre todo, qué costo tiene eso? ¿Para qué queremos saber el costo que ustedes han estimado? Para ver cómo va a repercutir en el precio de kilovatio-hora, sí este plan energético nos da unos dogmas sagrados; la energía es muy barata, pero ni repercute en el costo de la moratoria nuclear. A mí me da igual que sean 700.000 millones que 800.000, señora Directora General, todo me parece una barbaridad; casi no sé decir 700.000 millones de tantos millones que son.

A nosotros nos preocupa cómo va a repercutir en las tarifas, cómo va a incidir y qué incremento va a representar, qué incremento va a representar otro costo que no está previsto ni cuantificado en este Plan Energético, que es el de las redes de distribución, y cómo van a repercutir en estas medidas de protección ambiental. A usted, señora Directora, que es mucho más concreta, que para eso es mujer, le voy a decir una cosa de los hombres políticos, de los hombres parlamentarios: les horroriza que las mujeres hablemos tan claro; les horroriza que las mujeres hablemos tan claro, y yo sé que usted hablará mucho más concreta y mucho más claramente simplemente por su condición de mujer y de sentido común. **(Rumores. El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Otro tema que nos preocupa muchísimo es la subida de la gasolina en 8,60 pesetas a partir del 1.º de enero de 1992. ¿Cómo va a incidir en la inflación? Realmente es una subida importante, y al socaire, también, de las tasas fiscales se está tratando, debatiendo en la Comunidad Económica Europea, y se ha aprobado ya el primer borrador, para implantar una tasa de tres dólares barril y gravar los combustibles, en parte para apoyar los planes de ahorro energético, que sirva un poco de desincentivación del consumo, puesto que con un petróleo barato es muy difícil conseguir ahorros importantes de energía, y en parte, también, porque los sistemas fiscales necesitan recaudar más, y ése es el caso del español. ¿Qué cálculos han hecho ustedes en esta subida de los carburantes que realmente es muy costosa?

Cuando ustedes estiman las necesidades de potencia no sé si han tenido en cuenta la parada temporal de las centrales térmicas por reparaciones. Realmente las centrales nucleares, como cualquier instalación industrial, o las centrales de fuel-oil, las que van a ampliar su potencia (no sé por qué somos tan cursis que decimos «repowering», hay que decir ampliación de potencia, pero somos unos cursis y decimos «repowering», nosotros lo diremos en castellano, ampliación de potencia y usted entiende muy bien lo que quiere decir) además hay que reparar un montón de plantas, hay que alargar la vida de ellas porque así lo han decidido ustedes y, por tanto, necesitan un

reequipamiento importante, y eso significa que bastantes centrales tendrán unos meses de parada. En Francia nueve grupos de los de 900 megavatios también tienen que sustituir sus generadores de vapor. Se ha previsto que en España los generadores de vapor de Ascó y Amaráz se hagan en los años 1995, 1996 y 1997. A nosotros, por razones de seguridad, nos parece demasiado tarde, pero también nos parece que en estos años es cuando va a haber más necesidad de disponer de la potencia que tenemos. Y si en Ringhals, en Suecia, se hizo en cien días, en los 33 generadores de los once reactores que han reparado en Estados Unidos, en Suecia, Francia y Alemania, eso ha requerido 230 días, algo más de siete meses. Yo voy a suponer que en España somos muy eficaces y en Francia también y que lo vamos a hacer en 70 días, aunque no es fácil. ¿Han previsto ustedes los meses que ese conjunto de centrales van a estar paradas? (**Rumores.**) Señor Presidente, yo pido el amparo de la Presidencia; me es molestísimo hablar con tanto ruido.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego a los señores Diputados que se abstengan de conversar, y si tienen que hacerlo salgan de la sala, por favor.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Por tanto, la pregunta concreta es la siguiente: ya que muchas de las centrales de carbón, fuel-oil, por su conversión a ciclos combinados, por su ampliación de capacidad, por su reequipamiento para alargamiento de vida más el cambio de generadores de vapor de Ascó y Amaráz, yo me pregunto si no deberían adelantarse y cómo en esos períodos se va a cubrir la potencia que va a faltar, lo mismo que en las centrales de 900 megavatios francesas tipo «Dampierre», que están en semejantes circunstancias.

En el Plan Energético no aparecen para nada los actuales consumos de coque de petróleo que se realizan en España, y son cantidades importantes. El coque de petróleo está incluido en el reglamento que desarrolla la ley básica de residuos tóxicos española como un residuo tóxico y por eso muchos países se lo quitan de encima y prácticamente lo regalan. España importa ese residuo tóxico y lo quema en fábricas cementeras como ha contestado el Ministerio de Industria a una pregunta de esta diputada. Toda la Comunidad Europea ha consumido, en el año 1988, 4,5 millones de toneladas de coque de petróleo. España ha producido en el año 1989 —no tengo los datos de 1990— 165.000 toneladas, pero hemos consumido un millón 900.000, casi dos millones, importando un millón 750.000 toneladas. En este tema nos preocupan tres cosas: en primer lugar, hemos visto los problemas que han creado los cementos alumínicos en muchas viviendas construidas con ellos, en este momento la enorme concentración, el enorme contenido de azufre que tiene el coque de petróleo se incorpora al klinker y aunque luego en el cemento se añade yeso al klinker (ahora dirá el señor Dávila que esto es muy «ingenieril», pero no tengo más remedio que explicarlo así), nos preocupa enormemente que

al klinker se incorpore en su propia masa esa cantidad de azufre, porque luego podremos tener dificultades con el cemento fabricado con ese coque, y, sin embargo, a pesar de que hemos llamado la atención tres veces, aquí nadie reacciona.

Tercer tema: si realmente están ustedes dispuestos a autorizar que legalmente, porque no se cumplen los trámites de importación de residuos tóxicos, se quemen residuos tóxicos sin ningún control en las cementeras y en algunas otras fábricas ¿por qué lo hacen y por qué no exigen las medidas que la legislación establece para el tratamiento de los residuos tóxicos? Pero, por si fuera poco, en Meirama parece que ahora quieren traer unos betunes del Orinoco, la orivulsión, que se encuentra con unos problemas semejantes. ¿Me quiere explicar cómo casa todo esto con las preocupaciones ambientales de este Plan Energético?

El señor **PRESIDENTE**: Señora Estevan, le ruego vaya concluyendo.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Sí, señor Presidente. Como el Secretario General de la Energía no ha contestado y ha remitido a que la señora Directora General tuviera la gentileza de contestarnos, a mí con que me diga sí no basta. No hace falta que nos dé una teórica y, además, sé que usted no lo va a hacer, usted tiene un gran sentido común y no va a hacer esa tontería.

En cuanto a las redes de distribución sólo le pregunto una cifra: ¿qué inversiones prevén ustedes en las redes de baja tensión que van a producir deterioros del servicio importantes? Que se lo pregunten a los de Vallecas, que se lo pregunten a los de Galapagar, que se lo pregunten al entorno de Barcelona que están teniendo cortes muy frecuentes porque las redes de baja tensión llevan muchos años desatendidas, y cómo va a influir eso en el costo en general.

Tampoco nos ha dicho el señor Secretario General de la Energía, que al final ha afirmado que es muy difícil aumentar los intercambios de electricidad porque tenemos las líneas saturadas, cuándo van a resolverse los problemas de la línea Aragón-Cazaril, de la que por otra parte tampoco vamos a disponer de la potencia de mil megavatios sino escasamente de setecientos. ¿Cuándo va a empezar a construirse la línea de Aragón-Cazaril?

Después el Director del IDAE nos podrá contestar lo que estime pertinente, pero yo celebro que el Secretario General de la Energía esté tan optimista con el tema de los autoprodutores. Realmente él da por hecho que se van a dar concesiones, pero ¿por qué no se han dado ya? ¿Por qué las numerosas peticiones de concesiones de mini-hidráulicas, por ejemplo, no se han dado? ¿Sabe usted lo que se ha hecho desde 1986 a 1991 según el plan de energías renovables? Ciento cincuenta y siete megavatios, señor Huidobro. También quiero decirle que de esas infinitas peticiones que dice tienen hay algunas que están en parques nacionales y el Grupo Popular se opondrá a que se hagan mini-centrales en parques nacionales o en parques naturales. No se pueden pedir concesiones en el Par-

que Natural de la Reserva del Saja, ni en Covadonga, ni en Benasque, ni en otros muchos sitios del Pirineo, que son zonas que hay que cuidarlas. Por tanto, sí a la energía hidroeléctrica donde pueda hacerse, pero decir: tenemos peticiones... Mire, ahora sobre un papel y en plan teórico nos ponemos todos a hacer cálculos y van dos mil peticiones a ver si les conceden ciento cincuenta, pero la realidad es que eso no está estudiado.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego concluya, señora Estevan.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Sí, señor Presidente, pero usted ha dicho que habría una cierta flexibilidad. Yo no tengo la culpa de que vengan otros señores a soltar una teórica, que lo hagan en los pasillos. Yo tengo tres o cuatro preguntas muy importantes que si usted lo estima pertinente las voy a formular, y si no, me callaré.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Estevan, si los señores Diputados se limitaran a hacer preguntas con el tiempo de minutos, que se tienen en este trámite, tendría que resultar más que suficiente para formular muchísimas preguntas. El problema es que SS. SS. hacen valoraciones y plantean debates. El debate ya se planteará en su momento.

Le ruego concluya lo más brevemente posible.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Estoy de acuerdo, señor Presidente, pero es que eso lo contiene el PEN. El PEN tiene juicios de valor, artificios, buena voluntad, ejercicios académicos...

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señora Estevan, pero el trámite de debate es distinto al de información. Este es un trámite exclusivamente informativo.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Sí, señor Presidente. Es lo que estamos intentando conseguir sin ninguna respuesta hasta ahora.

Voy a formular la última pregunta.

En cogeneración, parece seguro que Repsol haga 504 megavatios, pero lo que no vemos es quién va a hacer los otros megavatios, por varias razones. Primero, porque está obligando a que todos los contratos de Enagas se firmen interrumpibles, lo cual, verdaderamente, es un gran transtorno. Segundo, díganos un poco el precio. En tercer lugar, nos decía el Secretario General de la Energía por qué nos referíamos al coste de la termia de gas de Argelia. Señora Directora General, porque en el PEN que ustedes han presentado, en el año 2000, el 80 por ciento de los suministros previstos proceden de Argelia y de Libia, exactamente igual que ahora. Me decía que Italia también recibía gas de Argelia y de Libia ¡claro!, pero es que tiene un gasoducto que le trae el gas directamente desde los grandes yacimientos de Siberia, vía Checoslovaquia. Por tanto ¿cómo se pueden decir cosas que no son comparables?

Como a mí me parece que este Parlamento necesita bas-

tante rigor, estamos intentando que lleguemos a ello.

Finalmente, estamos viendo que en este año 1991 se está consumiendo un 100 por ciento más de fuel-oil que el consumido el año pasado y este último trimestre va a haber más todavía. ¿Cuál es la razón para que se esté consumiendo tanto fuel-oil?

Acabo ya y conste, señor Presidente, que me dejo la mitad de las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo había solicitado plantear preguntas en este trámite? (Pausa.)

Tiene la palabra la señora Huidobro para contestar a las cuestiones planteadas.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE LA ENERGIA** (Huidobro y Arreba): Señoría, comenzando por la cuestión de los precios de combustible que antes se había planteado y que proviene de la comparecencia del señor Ministro, yo creo que tal y como está planteado recoge algún tipo de difusión. En esa comparecencia, a efectos de costes variables, se mezclaban los conceptos derivados de un determinado «mix» adecuado de distintos tipos de centrales para la producción de energía eléctrica con el concepto de coste variable y coste de combustible «pool».

Se citaba como coste variable el coste de «pool», que es un coste que además de incluir el de combustible incluye el de operación y mantenimiento; un coste completo que incluye tanto costes de combustibles de distintas energías como la parte de producción de empresas independientes que entra como media, las operaciones de importación y exportación. Por tanto, como tal concepto, es difícilmente separable. Otra cosa distinta es cuáles son los costes que se asocian a distintos tipos de centrales como coste variable o coste de combustible. En este caso, por ejemplo, en el acumulado enero-diciembre el relevante es efectivamente el fuel-gas, porque las centrales que tenemos que utilizan gas son en realidad centrales «multi» y, por tanto, ese precio es de 4,6 pesetas en este período. En el período de enero-mayo, de 1991, sucede exactamente lo mismo; es decir, el fuel-gas, en cuanto a precio por kilovatio, es de 4,9 pesetas, siendo el precio de «pool» 5,39. Como digo, incluye una parte de costes de operación y mantenimiento que, dependiendo de muchas centrales, puede estar en torno a los 50, 60 ó 70 céntimos. Había ahí esa confusión en cuanto a ese tipo de costes. Además esto varía año a año. Igual pasa con la referente incluso a otros costes variables de otras centrales como pueden ser las centrales nucleares. Lógicamente, por el período en que se hayan las recargas de las centrales éste tiene que variar y existe un precio medio.

No sé si estas orientaciones en torno al precio pueden servir para clarificar los aspectos que hay. Lo que sí puedo decir en relación con el precio que puede darse en una central de gas es que las horas de utilización son, por supuesto, un factor muy relevante, pero haciendo incluso el ejercicio en una central existente como es la de Foix, realmente el precio en los dos segundos decimales no varía, en términos de coste variable, entre 6.500 horas y 2.500 horas, de manera que es suficiente garantía en los umbra-

les. Ha de tenerse en cuenta que las centrales de ciclo combinado de gas tienen mayores rendimientos que la actual simple de Foix y que, por supuesto, el «repowering» también tiene mayores rendimientos, porque yo diría, sin ser ingeniero, que una central de «repowering» no es solamente incremento de potencia, sino que permite incrementar también los rendimientos de la central, no sólo porque el uso de combustible es simplemente de mayor poder calorífico, como puede ser la mezcla de gas, sino que también permite aumentar los rendimientos.

En cuanto al problema de crecimiento de la demanda y en relación con cómo le afecta esto a los distintos sectores industriales, yo veo dos aspectos distintos y no sé si entiendo bien la pregunta. Uno de ellos es si puede estar o no bien evaluado cuál puede ser el crecimiento de la demanda de la industria, y frente a la industria de cabecera o intensiva de energía eléctrica que tiene una metodología basada en varios modelos comunitarios y en contrastación al nivel de estudios, tanto de carácter académico como econométrico y de propia contrastación empírica a partir del trabajo de la Secretaría General de la Energía y del IDAE.

En cuanto a los aspectos del precio adecuado en relación a diferentes industrias básicas españolas, creo que tiene que ver incluso con los instrumentos existentes sin perjuicio de que pudieran perfeccionarse, como naturalmente está previsto, en el período del PEN.

Creo que España tiene un sistema bastante avanzado de adecuación a los distintos tipos de consumo, sistema que en el caso de determinadas medidas es antiguo y luego se ha modificado y, en otros casos, es más moderno; pero, como digo, es bastante sofisticado. En este caso tenemos distintas medidas que tienen que ver con la gestión de la demanda, por ejemplo, en discriminación horaria. La discriminación horaria afecta al término de energía. Para la tarifa 20, doméstica que en este momento beneficia a unos 200.000 abonados, nos encontramos con una gama de cinco tipos de posibilidad de contratación de energía para adecuación a los distintos sistemas de consumo. Una de ellas, la quinta, es relativamente novedosa puesto que se ha puesto en operación con la última orden de tarifas. Se trata de un tipo de consumo estacional que contiene recargos y descuentos del 10 por ciento simétricamente y que complementa a los cuatro anteriores. Por ejemplo, para una gran industria, podía complementar la discriminación cuatro que es relativamente compleja y que en este caso tiene en cuenta días pico, días altos, días medios y días bajos, definiendo cuáles son las horas punta, las horas valle y las horas llano en cada uno de estos días y nos encontramos con que en las horas punta podemos encontrar recargos de hasta el 100 por ciento, en los llanos tiene un cero, y en las horas de valle, del 40 al 50 por ciento. Todo esto es complementario. Esto es sólo en lo que se refiere a la parte de contratación de energía.

En la parte de contratación de potencia también nos encontramos con tres tipos de contratación, el último también introducido en la última Orden Ministerial, que permite acomodar también mucho más el proceso producti-

vo. Este último punto —en este momento estamos recibiendo las peticiones de los distintos abonados— podría afectar, solamente este año, al menos a 75 grandes abonados, lo cual es una proporción bastante alta. Esto permite pasar de un sistema de dos potencias a otros de tres y, por tanto, con esta nueva fórmula nos encontramos con que la punta se pagaría entera, pero la diferencia entre la punta y el llano se pagaría al 50 por ciento y la diferencia entre llano y punta solamente en el 20 por ciento, permitiendo modular las distintas necesidades de potencia.

Este esquema, que no quiero detallar más porque puede resultar verdaderamente largo y quizá aburrido, es de aplicación simétrica a la parte de cesión de consumo —digamos— de los agentes ahorradores de energía, es decir, de autoprodutores en general, concretamente, cogeneradores.

Por último, tenemos el sistema de interrumpibilidad. Naturalmente, estos sistemas, que son ya muy sofisticados, son perfectibles. En la medida en que los estudios de la demanda lo vayan aconsejando se irán produciendo esas medidas de perfectibilidad pero nuestro sistema es altamente sofisticado, de los más de Europa. De hecho nos encontramos con que los consumidores, a los que su proceso productivo se lo permite y que, además, tienen un relativo estudio de cómo pueden reducir su consumo y tienen voluntad de adaptarse, consiguen precios de kilovatio bastante aquilatados. De manera que este aspecto de que toda la industria consume mal es muy relativo.

Por otra parte, incluso en el caso británico, que antes ha citado el Secretario General, debe decirse que en el propio sistema hay alta preocupación porque los precios que se están cargando, no a los consumidores de una relativa potencia sino a los grandes consumidores, están subiendo, ya que el coste evitado de un gran consumidor no siempre es relativamente barato. De manera que la mayor transparencia de costes del sistema lo que provocará es ver cuál es el precio adecuado de los grandes consumidores en general de estas industrias que cito. Naturalmente, el coste de energía en algunas empresas es más importante que en otras, y los ahorros de energía que deben hacerse son también más o menos importantes. En esto, la responsabilidad no tiene que ver exclusivamente con el sistema energético, sino que en muchos casos son variables de las propias empresas.

En cuanto a la reducción de emisiones en el sentido de cómo se va a hacer en determinados tipos de centrales, se ha citado el hecho de que, evidentemente, lo que es la producción térmica con gas natural es muy limpia en términos de azufre, bastante limpia en términos de óxidos de nitrógeno y, por supuesto, mejor, por los mayores rendimientos asociados y la mejor calidad del combustible, en términos de CO₂. Hay determinadas centrales españolas que pueden tener unos índices relativamente contaminantes, pero también pueden establecerse medidas que no requieren necesariamente inversiones y que pueden reducir de manera muy importante el nivel de emisiones a la atmósfera. Desde luego, en los casos que ha citado también es factible, como es natural.

Respecto a las repercusiones de los costes y la morato-

ria nuclear, lo que le puedo facilitar exactamente son los resultados de 1990, según la auditoría, en cuanto a la moratoria nuclear. A 31 de diciembre de 1990 la deuda reconocida de Lemoniz es de 351.149 millones de pesetas, la de Valdecaballeros, 293.382 y la de Trillo-II, 11.203, que arroja un total de deuda reconocida de 655.734 millones de pesetas. Naturalmente, también figura en la auditoría el saldo en libros y las correcciones que proceden en cada caso.

Como se ha anunciado en la comparecencia del Secretario General, el coste que debe ser tenido en cuenta a efectos de su repercusión en tarifas es un coste que tiene que ver igualmente o con el que tiene que contar el sistema, tanto en la opción en que pudiera haberse puesto en marcha Valdecaballeros, como el caso de que no se hubiera puesto y se prefiriera la opción de gas, cual es el caso.

En cuanto al modo exacto de tratamiento de este concepto de deuda reconocida o compensación y su repercusión en tarifas, creo que es avanzar algo sobre lo que no se ha producido todavía un proyecto específico de norma legislativa. Sería aventurado empezar a dar cifras o avances de metodología, puesto que puede generar incluso confusión entre los agentes interesados al respecto. Por tanto, con la reflexión necesaria y cuanto antes serán presentadas a esta Cámara las conclusiones concretas de cómo se van a llevar a tarifas los aspectos relativos a las centrales que actualmente están en moratoria.

Referente a las redes de distribución y las medidas que se deberán adoptar, en el Plan Energético Nacional figura un plan de calidad —está en proyecto avanzado para empezar a trabajar con las comunidades autónomas— en el sector eléctrico. ¿Por qué razón se ha previsto este plan de calidad? En primer lugar, porque la medida en cuanto a calidad básica del sistema, que medimos por el tiempo de interrupción equivalente, el «tiepi», no siendo excesivamente preocupante en el contexto medio para el conjunto nacional, todavía está baja en relación a la media europea y, por tanto, debe mejorar. Pero éste no es el principal problema de nuestro país; principal problema es el derivado de la alta dispersión existente en estos tiempos de interrupción a lo largo de las distintas zonas españolas. En ese sentido no coincido con S. S. en cuanto a que los datos más preocupantes estén en el área urbana; los datos que tenemos no son exactamente esos. Concretamente, en zona urbana el tiempo de interrupción medio sería del orden de 4,70; en áreas entre 50.000 y 5.000 habitantes, de 8,43; y en área menor de 5.000 habitantes, de 12,72. Estos datos tampoco son significativos, porque tanto dentro de las zonas urbanas como en las zonas de 50.000 a 5.000 habitantes y en las de 5.000, existe también una amplia discrepancia, por ejemplo, está la provincia de Lugo, con un 6,81 en área urbana; la provincia de Cáceres, con un 8,9; o la provincia de Lérida con 6,66; Barcelona está por debajo, por supuesto, en el 5,5 aproximadamente.

En el caso de estas otras zonas de 50.000 a 5.000 habitantes, la dispersión es más preocupante, puesto que nos encontramos con sitios en Asturias con 14,3; en Badajoz,

con 11,98; incluso en Cuenca, con 22. Ya en las pequeñas poblaciones de menos de 5.000 habitantes nos encontramos también alguna en Asturias, con 21; algunas otras en Navarra, con 34, siendo éstos tiempos de interrupción medios-máximos. Es decir, que el problema es de dispersión.

No obstante, cabe hablar de que la mayoría, por no decir todos los grandes consumidores, que serán los especialmente perjudicados por una mala calidad del servicio, disfrutan de una buena calidad básica. Lo que se propone es establecer unos objetivos, que son los que figuran en el Plan Energético, hasta el año 2000, que son importantes especialmente en la reducción de la dispersión, puesto que llegan a asegurar que ningún abonado puede tener más de 14 horas de tiempo de interrupción, esté donde esté; éste es el límite máximo por abonado, pero se tiene que hacer en cooperación con las comunidades autónomas.

Nosotros tenemos en este momento estimaciones, a partir de estudios internos y de datos de las propias empresas eléctricas y con ellos hemos hecho esta combinación. No obstante, la delimitación exacta de qué líneas menores de 45, por ejemplo (que parece que son las que registran el mayor índice de energía no suministrada), como tiene que hacerse esa configuración de red, si en una zona conviene hacer un buen replanteamiento de líneas de más de 36, incluso de 66 kilovoltios y combinar luego con líneas muy bajas o no menos bajas, todo eso, son aspectos que deben concretarse en el diálogo con las comunidades autónomas. Por tanto, el dar ahora una cifra de inversión sería, asimismo, adelantar lo que deben ser las conclusiones a partir de este diálogo y de esta puesta en común con dichas comunidades autónomas.

Con carácter orientativo se pueden decir que no menos del 25 por ciento debería ir a zonas rurales pequeñas, que existe también una parte importante a mejorar en las zonas entre 50.000 y 5.000 habitantes, que podríamos estar hablando de un entorno entre 30 y 40 por ciento, y el resto sería zona urbana, etcétera. Naturalmente, las tensiones son distintas y las necesidades son de otro orden. Pero es aventurado decir ahora que estrictamente tienen que ser tantos miles de millones de pesetas de inversión en la década, porque se tiene que producir este tipo de diálogo con el diseño correspondiente. No todas las comunidades autónomas tienen igualmente avanzado cuales son sus necesidades en términos de calidad, ni siquiera en términos de líneas de electrificación rural, que es un programa ya viejo; no existe en este momento una información estandarizada que afecte a todas las comunidades autónomas en cuanto a nivel de detalle.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que vaya concluyendo.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE LA ENERGIA** (Huidobro y Arreba): Respecto a la preocupación de S. S. en cuanto a si se ha tenido en cuenta en la elaboración del Plan Energético Nacional, concretamente en el estudio de equipamiento, las indisponibilidades de los grupos, tanto por motivo de cambio de generadores de vapor

como por el alargamiento de vida útil y «repowering», la respuesta es sí. Naturalmente que se ha tenido en cuenta, tanto a efectos de reducir la potencia disponible en diversos escenarios en los años en que pueda considerarse, como en los casos de cambio de generadores de vapor, en los que hay bastante flexibilidad; flexibilidad en adecuar la continuación del plan de parada de cada una de las centrales y también en la elección del año que hay, teniendo en cuenta cual es el grado de taponado actual en los distintos grupos en los que deben cambiarse los generadores de vapor. Incluso la flexibilidad lleva a más; es decir, si en algún momento hubiera un problema grave de no poder poner disponible una central, se podría proceder a taponar algunos de los tubos y no pasaría absolutamente nada, en términos de seguridad y de pérdida excesiva de potencia. De manera que sí se han tenido en cuenta ambos factores en el cálculo del equipamiento eléctrico.

También manifestaba S. S. su preocupación por la norma de importación del coque de petróleo. El coque de petróleo que se puede importar legalmente en España no es un residuo tóxico y peligroso. Sí es cierto que el proceso en las cementeras hace que se precipite una buena parte del azufre, y, por tanto, disminuye el problema, si bien, naturalmente, si se estuviera utilizando ilegalmente coque con un porcentaje altísimo de azufre, ese problema que ha mencionado S. S. de la mezcla de azufre en los cementos podría darse, pero es que esto sería una ilegalidad tras otra; en la importación y en la otra. Y, por supuesto, no se utiliza en centrales térmicas.

En cuanto al aspecto de la orivulsión, éste es un tema de combustibles. Entiendo que en este momento es un proyecto y, por supuesto, no tiene autorización, pero no necesariamente tiene por qué producirse. En cualquier caso, si este combustible se fuera a quemar, en la central en que se quemara tendría que cumplirse lo establecido en la normativa vigente, es decir, el Real Decreto por el que se traspone la Directiva de grandes instalaciones de combustión.

Por lo que se refiere a los autoprodutores y la energía hidroeléctrica, yo creo que, como el Director del IDAE va a comparecer, él podrá dar datos mucho más precisos, pero realmente nosotros no estamos nada descontentos de la implantación de energía hidroeléctrica en España, en general. Nos hemos encontrado con rentabilidades muy altas que se han producido, en una buena parte de minicentrales, y este aspecto que muchas veces es una queja que tiene que ver con intereses privados muy particulares, como es el tema de concesiones, es posible que sea un obstáculo en algunos casos, pero no lo ha sido para el desarrollo de las centrales minihidráulicas, ni para que, con los actuales plazos de concesión, fueran rentables la gran mayoría de ellas, bastante rentables.

En cuanto al tratamiento a los autoprodutores, esto lo recoge el Plan Energético Nacional, concretamente creo que en la página 104 del mismo. Se trata de compatibilizar la promoción correspondiente a este tipo de agentes con un precio que dé como consecuencia la minimización del coste final de la energía eléctrica para el abonado. En este momento, si quiere S. S., yo le puedo decir cuál es,

más o menos, el precio en punta, en llano, en diferentes alternativas de los distintos autoprodutores, el que existe ahora, pero las modificaciones que puedan hacerse en el futuro responden también a normas que no tienen por qué ser expuestas en este momento con todo detalle, sino que tendrán su ocasión de ser explicadas ante esta Cámara.

Me preguntaba también S. S. por el consumo de fuel, tanto por razones de costes como por motivo de regulación del sistema. De todas maneras, la utilización de las centrales de fuel sigue siendo muy pequeña, y lo que sí es de esperar es que estas centrales, junto con las otras, vayan teniendo, a lo largo del horizonte del Plan Energético Nacional, una mayor utilización, si las condiciones de precios lo aconsejan.

Señor Presidente, creo que he contestado prácticamente a todo lo que me ha preguntado la señora Diputada, según tengo aquí anotado (**La señora Estevan Bolea pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: Brevemente, señora Estevan.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Muchísimas gracias, señora Huidobro. Realmente ha cumplido usted muy bien y nos ha contestado a lo que preguntábamos; eso ya me lo imaginaba yo. En cambio, no se ha pronunciado claramente sobre las manifestaciones del señor Dávila en cuanto a que él quiere un sector industrial más progresista, porque la industria básica pertenece al pasado.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Estevan, esa pregunta no la ha planteado el señor Dávila en esta comparecencia.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: La he tomado al pie de la letra, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Pero no ha intervenido el señor Dávila en esta comparecencia.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Lo único que yo quiero saber, señor Presidente, es si el Ministerio de Industria pretende dismantelar la industria básica porque, de cara a lo que está pasando en la cornisa cantábrica, para nosotros los parlamentarios es muy importante saberlo. A mí me ha dejado alarmadísima pensar que no es progresista la industria básica. Por lo tanto, me gustaría saber qué opina la Directora General de la Energía.

El señor **PRESIDENTE**: Brevemente, por favor, señora Huidobro.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE LA ENERGIA** (Huidobro y Arreba): La verdad es que yo no he entendido exactamente eso que S. S. dice de las palabras del señor Dávila. A mí me ha parecido que ha dicho una cosa con muchísimo más sentido. De lo que ha hablado, si no tengo mal tomada la referencia, es del efecto de la fiscalidad, los factores positivos que puede tener la fiscalidad indirecta en términos de ahorro energético y de desvío de

consumos de ciertos sectores que son intensivos en energía, lo cual, en principio, yo creo que no tiene nada que ver con la industria del norte, la industria de cabecera o el papel que deba tener. Naturalmente, yo encuentro que es muy conveniente que existan industrias que sean competitivas, pero yo creo que lo que estaba diciendo el señor Dávila tiene bastante sentido. En este contexto, no veo cómo es posible que la fiscalidad indirecta, planteada de esta manera, pueda poner en peligro la industria básica nacional. Una medida de ahorro nunca va a cargarse una empresa ni va a cargarse a un sector, ni mucho menos; a lo que va es a favorecerlo y a hacerlo más eficaz. La forma en que se plantea la fiscalidad indirecta, tanto aquí como en la Comunidad Económica Europea, de acuerdo con los datos disponibles y las discusiones habidas, no está para cargarse a ningún tipo de sector, ni básico ni de ningún otro tipo, sino para introducir disciplina en lo que es el consumo energético, cosa que es bastante coherente.

Yo lo entiendo de esa manera y no puedo tener esa otra interpretación, señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Directora General, por la información suministrada.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE MINAS Y DE LA CONSTRUCCION. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 212/001052)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente comparecencia, del Director General de Minas, don Enrique García Álvarez, solicitada por el Grupo Parlamentario Popular.

¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**)

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Martínez Arévalo.

El señor **MARTINEZ AREVALO**: Gracias, señor García Álvarez, por su comparecencia.

Yo quisiera ser muy concreto y pedirle unas contestaciones sobre el desarrollo del carbón dentro del PEN que estamos discutiendo, dado que el debate sobre la cuestión carbonera pienso que, lamentablemente, no está en esta Cámara, sino en otro estadio en este momento.

En cuanto al tema de carbón que presentan en el PEN, la impresión que sacamos es que es de un gran voluntarismo, pero que existe un cierto grado de confusión y voy a tratar de explicarme para entrar después en las preguntas concretas.

La realidad española en la última década del 80 al 90 ha sido que lo que es carbón CECA, dejando aparte el lignito pardo, ha evolucionado con un crecimiento aproximadamente de 2,3 millones de toneladas en ese período, con una punta en el año 1985, suavizándose un poco después. Para conseguir el objetivo de mantener la capacidad de las centrales eléctricas que preconizaba el PEN anterior en ese mismo período, la importación de carbón ha

crecido del orden de 4,7 millones de toneladas. Por el contrario, durante este período, en lo que se refiere también a carbón CECA y a sus puestos de trabajo de interior, han tenido una reducción de, aproximadamente, 5.500 puestos. Es evidente que esta evolución choca frontalmente con los criterios que durante este período ha seguido la Comunidad, en donde el descenso de producción propia, y consiguientemente la reducción de plantilla, ha sido mucho más fuerte que en el caso español. En función de los condicionantes de las directivas CECA hoy vigentes, en relación con el carbón y a efectos de reducir ayudas, que, en términos generales, parece que conducen a una reducción también paralela de la actividad, ustedes presentan en el PEN solamente el caso de aquellas empresas sometidas al nuevo sistema de contratación de carbones térmicos, en donde, en el período 1989-1994, indican una reducción del orden de 6.300 puestos de trabajo para las empresas que siguen este procedimiento, y una reducción de la producción de 1,4 millones de toneladas.

Llama la atención que en este apartado no aparezca para nada el resto de la producción nacional de carbón, es decir, las empresas sometidas a contrato-programa, que desde finales de 1989 emplean del orden de unos 20.000 puestos de trabajo y tienen una producción, «grosso modo», de 3,5 millones de toneladas. También presenta la evolución prevista en las del nuevo sistema para 1994, y en el caso de las de contrato-programa no aparece ningún tipo de definición, sobre todo teniendo en cuenta, y volveré después sobre ello, que a partir del 1 de enero de 1994 habrá que considerar que existirá una nueva directiva, que en pura lógica será por lo menos igual, o quizá más restrictiva, que la actualmente vigente en relación con las ayudas, lo que puede repercutir más fuertemente en la situación de nuestro carbón CECA.

Por otra parte, y voy a entrar en las cuestiones en las que creemos que hay confusión, si se parte de las previsiones del PEN en demanda de energía primaria, referido a carbón en su totalidad, como es lógico, en el año 1990 cifran las necesidades de carbón en 18.762 toneladas equivalentes de petróleo, y en el año 2000 lo elevan, también en toneladas equivalentes de petróleo, a 21.498. Si consideramos el grado de autoabastecimiento, donde figura también para el caso del carbón un 62,3 en el año 1990 y un 52,3 por ciento en el año 2000, ello conduciría a que, de esas partidas de demanda de energía primaria de carbón indicadas antes, del orden de 11.700 toneladas equivalentes de petróleo sería la aportación del carbón nacional, y para el año 2000 se cifraría en 11.240 aproximadamente. Esto, traducido a toneladas equivalentes de carbón, sería andar entre las 16.700 toneladas y los 16.100 en el año 2000, y ya traducido a toneladas físicas, por otro lado, con los datos que figuran en el PEN, conduciría a que en el año 1990 fueran del orden de 35,8 millones de toneladas de carbón, y la previsión para el año 2000 del orden de 34,5 millones de toneladas.

Aquí se presenta una primera duda, que es, con la actual situación y con las previsiones de la Comunidad Económica Europea en cuanto a reducción de ayudas y de costes en definitiva, de dónde van a salir estos 34,5 millo-

nes de toneladas, que, por otra parte, se deducen de los datos que figuran en el PEN, cálculos que quizá no estén bien hechos, pero que son la forma que he tenido de analizarlo.

En cuanto a las nuevas potencias de centrales eléctricas, se fijan en 1.338 megawattios, y en todas ellas se considera que la procedencia de los carbones será de cielo abierto. Considerando que actualmente se producen ya, entre hulla y antracita, 2,2 millones de toneladas y alrededor de dos millones de toneladas de lignito negro, nos gustaría saber en qué año se va a producir su incremento para la puesta en marcha de estas centrales y, por otra parte, cómo se va a incentivar la explotación a cielo abierto con las limitaciones o la discriminación, en el mejor sentido de la palabra, que actualmente tiene este tipo de explotaciones, considerando toda la cuestión de la mala imagen de impacto ambiental y, sobre todo, las dificultades administrativas de toda índole que fundamentalmente se traducen al final en las administraciones locales, donde de alguna manera se ha dejado hacer en un momento en el que interesaba que la producción de carbón a cielo abierto se limitara por algún motivo determinado, y en cambio ahora parece que se plantea ir al sentido contrario, lo cual no dudo que tendrá solución, pero va a ser bastante conflictivo y difícil de explicar.

Cuando se habla de la estructura de producción neta de electricidad, figura en el PEN que el carbón nacional en el año 1990 tenía una capacidad de 48.960 gigawattios hora, y se pretende pasar en 1995 a 54.465 y en el año 2000 a 57.608. Si es posible —sin duda se han hecho estos cálculos—, me gustaría conocer qué toneladas equivalentes de carbón por tipos van a conducir a esta nueva situación, es decir, cómo va a afectar a los distintos tipos de carbón pasar de 48.900 a 57.600 gigawattios/hora en una década, si va a ser cargando la mano sobre los lignitos pardos, los lignitos negros, la hulla o la antracita, hablando siempre de carbón nacional.

Respecto a la reordenación del sector minero, como indicaba al principio, con los datos que ustedes plantean para el año 1994, que suponen mantener una plantilla en las de nuevo sistema de contratación de 16.400 empleos, una producción de alrededor de 9,4 millones de toneladas, con 107 empresas, una productividad de 572 toneladas hombre/año y un coste medio de 2,05 pesetas por termia de poder calorífico superior, con todos estos datos, repito, me gustaría saber si estos números —números de orden, no con una exactitud meridiana y cartesiana— van a encajar de alguna manera con las nuevas disposiciones que se prevean de las directivas CECA, porque estas 572 toneladas hombre/año, que son toneladas físicas que ahí figuran, si las traducimos a toneladas equivalentes de carbón, se convierten en 390. Yo hago una comparación con lo que ocurre en el caso del resto de los países productores de la Comunidad Económica Europea, y en el año 1990, el Reino Unido, según mis cifras, tiene 1.166 toneladas equivalentes hombre/año, Alemania 569 y Francia 447. Es decir, con esa previsión quedamos excesivamente por debajo del caso más limitado, que es el de Francia, teniendo este país, además, unos criterios de definición de

su industria carbonera tales que en el primer decenio del año 2000 —no sé si será en el 2005 o en el 2009— parece que va a dejar de producir carbón. Haciendo una previsión de futuro con 390 toneladas equivalentes hombre/año, cuando el resto de los países productores andan por esas cifras, me asalta la duda —y me gustaría que nos lo aclarase de alguna manera— de si es posible mantener esta estructura o hay que prever que va a ocurrir algo después del año 1994.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez Arévalo, le ruego vaya concluyendo.

El señor **MARTINEZ AREVALO**: Voy concluyendo, señor Presidente.

Aunque por supuesto ya se ha dicho varias veces que la discusión se realiza en otro sitio, me gustaría conocer cuál puede ser la evolución de las empresas con contrato-programa en esta reordenación (sin entrar en ninguna de ellas, sino en grandes números) en este período 1994/2000, porque no aparece en ningún lugar, y para disipar las dudas que, insisto, se pueden tener sobre la posibilidad de alcanzar estas cifras de producción nacional, me gustaría que nos indicara, desde el punto de vista de efectos contaminantes, el SO₂ y el NO_x cómo va a afectar a nuestra producción, porque no sé qué partidas se van a incluir para mantener esa producción final, si es que va a entrar más lignito pardo o negro. ¿Cómo va a afectar a nuestra producción, manteniéndola, como se plantea en el PEN, o disminuyéndola?

Por último, querría saber si nos puede indicar cuál va a ser la repercusión por tonelada equivalente de carbón —referido al carbón exclusivamente— de la posible nueva tasa de CO₂, que se fija en los primeros borradores de directivas comunitarias en diez dólares por barril de petróleo, partiendo de los tres dólares el 1 de enero de 1993 y planteando una subida de un dólar anual hasta el año 2000, que alcanza los diez dólares. Es decir, cómo repercutiría esto en coste de adquisición para la central o de utilización de una tonelada equivalente de carbón nacional.

Espero que en este caso, como el compareciente es también ingeniero, no haya alusiones a preguntas ingenieriles.

El señor **PRESIDENTE**: No hay más grupos que hayan solicitado esta comparecencia, pero piden la palabra el señor Rebollo, en representación del CDS, y el señor González, del Grupo Socialista. En función del tiempo en que estamos, les ruego una intervención brevísima, como máximo de tres minutos.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, procurará ajustarme al tiempo que me otorga.

Las preguntas son sencillas por lo menos en su formulación. La primera de ellas se refiere a que dentro del Plan Energético Nacional se menciona que, al ritmo de consumo actual, nuestras reservas de carbón CECA serán de 25 años, y de 14 las de lignito pardo. Sin embargo, en otras

partes, el Plan Energético Nacional afirma indirectamente agotar el carbón nacional en un plan aproximado de diez años. Yo quisiera una mayor concentración respecto del tiempo en que se prevé que con la producción actual vayan a durar los yacimientos carboníferos españoles, distinguiendo, obviamente, los de lignito de los de carbón en sentido estricto. **(El señor Vicepresidente, Roncero Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

Al mismo tiempo, señor Director, quisiera saber qué dotación existe para investigación y prospección de nuevos yacimientos, si es que ya se ha cerrado definitivamente el capítulo de la posibilidad de que se encuentren nuevos yacimientos carboníferos y, por tanto, estamos en condiciones de fijar una cifra de años para la explotación de nuestros recursos energéticos de carbón. Como ve, las dos preguntas tienen bastante relación entre sí.

La tercera pregunta es que no he notado en el Plan Energético nacional una referencia a la política regional, y me gustaría saber si se seguirán manteniendo los desequilibrios de producción y consumo. Es decir, la definición de una política energética regional puede constituir (yo entiendo que constituye) un instrumento para reducir las importantes diferencias entre las participaciones regionales en el producto nacional bruto. En particular, la zona noroeste de España es excedentaria en producción de energía eléctrica y, sin embargo, tiene una participación muy baja en el conjunto de la renta nacional. Si a esto le añadimos el deterioro medioambiental que supone en muchos casos la producción de energía eléctrica —es el tema, por ejemplo, de Asturias—, el problema adquiere características singulares y está pidiendo el que, efectivamente, se defina una política energética que tenga en cuenta los desequilibrios entre producción y consumo y de alguna manera compensaciones para esa región.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor González.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Voy a ser muy breve, porque algunas de las cuestiones que pensaba plantear ya han sido expuestas por quienes me han precedido en el uso de la palabra y, por tanto, evitaré reiterarlas.

En primer lugar, quiero agradecer la presencia al Director General de Minas en esta Comisión y recordar que desde nuestro Grupo somos conscientes de la diferencia clara que existe entre las planificaciones desarrolladas en el año 1983, con el PEN que hasta este momento está en vigor, y con el PEN, que ahora mismo se planifica. Es decir, que somos conscientes de que en sectores como el que afecta al área de trabajo del Director General de Minas, ha habido unos cambios muy sustanciales en cuanto a precios de energía en materias primas energéticas, cotización de la moneda en la que se hacen las transacciones, etcétera. De aquí el que hayamos asumido, a lo largo de este período de tiempo, las evoluciones que han sido necesarias en el PEN y en sus objetivos respecto a las explotaciones carboníferas, a la compra o importación de carbones, etcétera, así como las variaciones respecto a los consumos petroleros.

Dicho esto, señor Director General, nos interesaría que aclarase (si es posible hoy y si no que nos lo enviara), algunos comentarios que han surgido a niveles de prensa respecto a la evolución del consumo previsto para el carbón, puesto que tanto en el consumo final, según los datos del PEN, como en la demanda de energía primaria, las cifras nos hacen pensar que, efectivamente, existe un incremento en cuanto a su valor absoluto, aunque es verdad que en el peso porcentual disminuye la participación del carbón como tal dentro del conjunto de la dieta energética. Como ha habido comentarios, insisto, de todo tipo al respecto, si usted nos puede aclarar si efectivamente existe ese incremento de consumo, nos vendría bien para nuestros posteriores trámites.

Referente a la participación del carbón importado y nacional, ya han sido hechas algunas preguntas, con que usted conteste a ellas creo será suficiente para poder, asimismo, tomar los datos oportunos.

También tengo una preocupación respecto a los recursos y reservas. Es decir que, estando de acuerdo con la teoría, o sea, con que los recursos son aquellas partes de las reservas verdaderamente explotables en cada momento según las condiciones del mercado, quisiera que usted me diera una idea de cuáles son los márgenes que tenemos en ese sentido, tanto por abajo como por arriba, es decir, dónde está el margen mínimo de precios que se esperan o que ustedes hayan calculado y, si tiene el dato, cuáles serían los precios máximos en los que podríamos incluir estos recursos, porque me temo que de ahí pudiera derivarse una ampliación importante del cuadro que se presenta dentro del Plan Energético.

Respecto a la política comunitaria, que también nos interesa muchísimo, nos preocupa todo lo referido a las autorizaciones que, bien de la Comisión bien de la CECA, han de producirse en cuanto a los cupos de importación y a las ayudas que los Estados miembros conceden a sus empresas. Este tema de autorizaciones o ayudas nos preocupa principalmente por la liberalización prácticamente real que plantea el propio PEN en el tema del mercado de carbones de importación, y quisiéramos saber —si usted puede dárnoslas— las estrategias que nuestro Gobierno, y su Departamento concretamente, van a seguir de cara a llevar a cabo una verdadera defensa de nuestros intereses en el terreno del consumo de carbón nacional.

Por supuesto, señoría, que nos preocupa muchísimo también el que la Directiva 2.064/86 —estas limitaciones que plantea en cuanto a la autorización de ayudas— sea en un futuro defendida en el terreno de la continuidad de la misma, esa ampliación posible a dos años, o bien qué estrategias tienen ustedes para poder plantear, de cara a la continuidad de estas autorizaciones, el mantenimiento de nuestra propia actividad carbonera, puesto que, como usted bien sabe, dentro del PEN se planifica a más plazo del que realmente puede estar en vigor esta Directiva comunitaria. Insisto en que nos preocupa el que haya una estrategia por parte de nuestro Gobierno y, por tanto, de su Departamento. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Nos preocupa, asimismo, esta importante aportación

del carbón de cielo abierto, y queremos que nos diga S. S. dentro de qué parámetros o de qué limitaciones legales va a desarrollarse, puesto que, como bien sabe S. S. y ha sido mencionado por algún interviniente que me ha precedido en el uso de la palabra, es indudable que los efectos que puede producir sobre el medio ambiente y las limitaciones ya existentes en materia legal pueden dar al traste con algunos de los proyectos, y nos gustaría que S. S. nos dijera exactamente en qué se basan para tener esas cuotas que plantean dentro del PEN, si es que es sobre yacimientos ciertos y explotaciones ya reconocidas y, por tanto, está previsto el que no ocurran estas limitaciones.

Por último, quisiera que también nos hablara del proceso de investigación y desarrollo, porque tenemos una preocupación enorme por los procesos de mejora de las emisiones de la combustión dentro de las centrales de carbón, si es que hay planes específicos y fondos destinados especialmente a ello, o si existe algún plan de mejora de las instalaciones actualmente existentes, puesto que calculamos y pensamos que las de nueva creación ya van a estar adaptadas a estas exigencias.

Igualmente señor Director General, nos interesa todo lo relativo a la seguridad minera. El proceso de reordenación está en marcha y la disminución de actividades es clara, pero, en todo caso, la seguridad minera en estos procesos entendemos que debe ser materia prioritaria también, porque cuando hay algún proceso distinto al habitual, generalmente en la minería, por desgracia suele dar lugar a más motivos de siniestro, y esto es algo que bajo ningún concepto deseamos que pueda ocurrir. Por tanto, nos gustaría que nos dijese cual es su grado de preocupación.

El señor **PRESIDENTE**: Concluya, señor González, estamos fuera de tiempo.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: He terminado, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Director General, puede contestar a las cuestiones planteadas con la máxima capacidad de síntesis que S. S. sea capaz de utilizar.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE MINAS Y DE LA CONSTRUCCION** (García Alvarez): voy a tratar de globalizar las respuestas a SS. SS., empezando por definir de manera sintética lo que ha presidido la dinámica del carbón dentro del contexto del Plan Energético, en cuanto a todo lo que se contiene en este combustible.

Los dos elementos básicos sobre los que se ha basado la configuración del carbón dentro del Plan obedecen, en primer lugar, a los objetivos de política energética, que son, como todos sabemos, la diversificación, el ahorro, el medio ambiente y el autoabastecimiento energético, en el cual el carbón nacional tiene mucho que decir, y, en segundo lugar, en cuanto a la Directiva comunitaria 2.064, actualmente vigente, que es la que regula todo el sistema de ayudas y codifica las relativas al carbón de cada país comunitario.

En este sentido, entro directamente a contestar la pregunta formulada por el señor Martínez Arévalo sobre los datos que figuran en el Plan Energético referentes al alcance de la reordenación del sector en lo relativo a las empresas sin contrato-programa, donde hay un cuadro concreto en el que se dan una serie de datos. Efectivamente, como consecuencia de la directiva 2.064, antes mencionada, y de las decisiones que la Comunidad hizo llegar al Gobierno español en los meses de julio de 1990 y diciembre de 1989, se inició un planteamiento de reordenación del sector que comenzó por las empresas sin contrato-programa, y en este momento está en pleno desarrollo y prácticamente es conocido en cuanto a su alcance definitivo.

Precisamente por eso es por lo que en este grupo de empresas se prevé una disminución de la producción de 1,4 millones de toneladas —aproximadamente una disminución del empleo entre las 6.000 y 6.300 personas— y esto viene como consecuencia del plan de reducción de ayudas que se pretende en este grupo de empresas (se han estimado en 100 ó 107 las que podrían quedar), de modo que todas las empresas a partir de 1994 se quedarían con un nivel de costes de carbón muy similar a lo que llamamos precio de referencia, al que después me referiré.

En cuanto al alcance de las empresas con contrato-programa, que en el propio Plan Energético no se hace una previsión, está ligado a la negociación que en este momento se está llevando a cabo en el contexto de la empresa pública Hunosa y, en todo caso, el determinante de este alcance va a depender de esta negociación. Por tanto, no se ha hecho ninguna estimación referente al alcance de la reducción de capacidad que pudiese implicar a este grupo de empresas, puesto que el 95 por ciento del efecto que puede tener dicho alcance está en esta empresa pública.

Con relación a la demanda de energía primaria, el carbón representa un 21 por ciento en la actualidad, y pasa a ser alrededor del 20 por ciento en el futuro. Evidentemente, este carbón al que se refiere, como configuración de esa energía primaria, es carbón nacional y carbón de importación mezclado. El carbón nacional, cuyo contexto en el Plan Energético del que estamos hablando se configura básicamente en el sector eléctrico como único consumidor, se reduce de una cifra del 62 por ciento, que es actualmente lo que representa el carbón nacional dentro de lo que es el consumo en el sector eléctrico, a un 52-53 por ciento. Evidentemente, disminuye relativamente esta cifra, pero sigue siendo muy significativa, de modo que aproximadamente la misma producción de 19 millones de toneladas de carbón CECA, al que se ha referido con mucha precisión el señor Diputado, se mantiene, porque se potencia la minería de cielo abierto como sustitución de la minería que se prevé perder en el contexto de la reordenación del sector.

La reordenación del sector, en lo que afecta a las empresas sin contrato-programa en las previsiones actuales, prevé una disminución de la minería subterránea de estas empresas en unos 2,5 millones de toneladas, y un incremento de la minería subterránea, también en este grupo de empresas, de aproximadamente poco más de un millón de toneladas. De ahí sale el diferencial de 1,4 millo-

nes de toneladas al que S. S. se refería. A esta disminución habrá que añadirle la que se produzca en el contexto de la minería con contrato-programa, a la que antes me refería, y que dependerá del resultado de esta negociación. La suma de estas dos cantidades es la que será compensado con la minería de cielo abierto en una parte, e incluso, lo digo porque así se hace referencia en el Plan Energético, con la eventual importación de carbón para producir mezclas en las centrales de carbón nacional actualmente existentes, de modo que el abastecimiento necesario para estas centrales quede garantizado.

Entramos ya al capítulo del nuevo equipamiento eléctrico que prevé el Plan Energético en este nuevo equipamiento se prevén 1.338 megavatios que se concentran en dos cuencas exclusivamente. De estos 1.338 megavatios, los que realmente son significativos son los de la cuenca sur porque tiene unas reservas probadas, a pesar de que la investigación prosigue y creemos que va a haber incluso más de los que en este momento están expresadas en el Plan Energético, que determinan que allí el incremento de potencia puede ser significativo, y por eso, en el esquema del nuevo equipamiento, se prevé un incremento de potencia notable en Puertollano, sobre la actualmente existente con el grupo de 338 megavatios de gasificación integrada con ciclo combinado, con un lecho fluido atmosférico y, en el caso de Peñarroya, con una central de tipo convencional por la gran calidad que tiene el carbón desde el punto de vista mediambiental, pues es un carbón que apenas tiene azufre, sólo un 0,2 por ciento, lo cual le hace prácticamente ecológico desde ese punto de vista.

En cuanto a la central del Bierzo, que es la otra previsión del Plan Energético, contempla la baja de uno de los grupos pequeños que hoy ya tiene 30 años aproximadamente y está previsto que, a pesar de su prolongación de vida útil, sea sustituido, y se hará por uno grande. De manera que la potencia neta de la que se habla es de 200 megavatios; eso se refiere también en el PEN, y queda manifestado con toda claridad.

Conviene que quede igualmente claro que el incremento de producción de cielo abierto, al que se refiere el Plan Energético, es un incremento que se concentra en dos puntos: la cuenca del Bierzo-Villablino y en la cuenca Sur: también en la cuenca de Teruel porque es un caso claro de sustitución de minería subterránea, y es donde más se produce abandono de esa minería por carbón de cielo abierto, pero básicamente se concentra en esos dos puntos. De manera que cuando se habla del concepto de 14 años de reservas disponibles para lignito pardo, y de 25 años de reservas disponibles para la hulla y antracita, estas cifras hay que tomarlas en su valor medio, puesto que hay cuencas que tienen más de 25 años, como son a las que me estoy refiriendo, y en las cuales está previsto que haya un incremento de nueva potencia. Hay cuencas que tienen en este momento menos de 25 años en hulla y antracita, que son las que no están en esta relación de cuencas con incremento de potencia nominal eléctrica.

Una cuestión que se manifestaba era que el propio contexto de la productividad es uno de los elementos clave sobre los que hay que moverse en el ámbito de la nueva

minería. Se ha establecido un incremento de la minería subterránea en España como objetivo de aproximadamente el 20 por ciento. Esta cifra, evidentemente, nos lleva a entre 550 y 600 toneladas hombre año, con una determinada calidad de carbón que es algo superior a la actual. Y esta productividad creemos que es suficiente para que se pueda atender, con los costes del sector, al precio de referencia que en este momento se está defendiendo, y entro ya de lleno en la cuestión clave, que es el precio de referencia.

El precio de referencia español es el que consideramos a todos los efectos como un precio compatible con la Comunidad, en cuanto que ésta ha estado intentando definir en los últimos años el concepto de coste de viabilidad a largo plazo que debe tener el carbón comunitario. Sobre esto se ha vertido mucha tinta y nunca se ha llegado a una conclusión definitiva, por lo menos que quede recogida unánimemente por todos los países miembros, pero sí se ha hecho el avance suficiente como para considerar que ese coste de referencia, o el coste de viabilidad a largo plazo, esté en aproximadamente los 88 ecus la TEP, que viene a ser lo que es nuestro precio de referencia y figura en nuestro nuevo sistema de contratación de carbones.

Por tanto, todo el Plan Energético se mueve en torno a la evolución de nuestra producción de carbón, ya que a pesar de que se incrementa notablemente la minería de cielo abierto, la subterránea continúa siendo un elemento muy importante, considerando que toda aquella minería subterránea que seamos capaces de producir con un coste por debajo de este nivel de referencia es competitiva desde esa perspectiva, y en eso, evidentemente, tendremos que luchar en el futuro, para hacer toda la fuerza necesaria cuando llegue el momento de discutir el nuevo código de ayudas, por decirlo de una manera coloquial, a partir de 1994, y que el concepto de coste de viabilidad a largo plazo, o de precio de referencia, sea un concepto compatible con los criterios comunitarios. Por consiguiente con ese nivel de costes podremos mantener un determinado nivel de minería. Este es el criterio que se ha mantenido en el Plan Energético, y con este criterio es con el que se ha seguido la evolución de estos incrementos de producción.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego abrevie en las respuestas y vaya terminando su intervención, señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE MINAS Y DE LA CONSTRUCCION** (García Alvarez): Me hacían una pregunta sobre la repercusión del SO₂, NO_x y CO₂ en relación con el carbón. Mis anteriores compañeros se han referido a puntos relacionados con el medio ambiente. En el tema del carbón tendrán que decir que el Decreto que traspone la Directiva de medio ambiente deja perfectamente claro que las grandes instalaciones de combustión existentes tienen un tratamiento globalizado, en tanto que las nuevas instalaciones tienen un tratamiento específico en cuanto a la normativa a aplicar.

Por esta razón, las centrales existentes van, por un lado, a mejorar la calidad de los carbones, como dije antes, por proceso de lavado o de selección de yacimiento, etcétera, y, por otra parte, por el mix de combustibles limpios que van a ser empleados en estas centrales. Todo esto nos hace suponer que hay garantías suficientes como para cumplir el Decreto y la Directiva en lo que respecta al medio ambiente en cuanto al SO₂ y al NO_x.

Por lo que se refiere al CO₂, es muy reciente la discusión, y lo que podemos decir es que no está en absoluto definido ningún criterio respecto de la penalización que pueda cubrir. En todo caso, siempre será una discusión en la que no podrán tomarse valores homogéneos para todos los países, sino que tendrá que ser una discusión basada en el índice de consumo energético «per capita» que cada país tiene, de manera que los países que tengan un mayor crecimiento energético, por las razones de desequilibrios que existen, tendrán un tratamiento mejor, lógicamente, que los que no lo tienen.

En cuanto al tema de reservas, aunque lo he tratado antes, he querido entender que se menciona en el Plan Energético un plazo de diez años —creo que era el señor Rebollo quien lo manifestaba—, pero lo que hay son cifras, 14, 15 y luego 35 años, no el concepto de los diez años. Quizá he entendido mal la pregunta, o es que el señor Diputado me ha expresado algo distinto de lo que he escrito. De todos modos, quiero decir con toda claridad, respecto a los 14 y 25 años a los que se refieren las reservas, que en el caso de los 14 años del lignito pardo, y en el de los 25 años de hulla, antracita y lignito negro, lo que es carbón CECA no son valores homogéneos en este último caso, sino que son heterogéneos, es decir, hay cuencas que tienen reservas superiores a los 25 años y otras que tienen reservas inferiores.

Referente a la dotación para la investigación de nuevos yacimientos, son sobradamente conocidos. No va a haber espectaculares descubrimientos en cuanto a reservas de carbón en España, puesto que, repito, son sobradamente conocidos; es la minería mejor conocida que existe en el país. Lo que sí se está haciendo es perfeccionar los conocimientos explorativos que existen en estas cuencas, como pasa en la cuenca del Guadiato, que es la cuenca sur, y donde recientes descubrimientos, efectivamente, están aportando reservas nuevas sobre las que ya teníamos computadas en el último inventario de recursos carboníferos. De manera que sí existe un plan de continuación de la exploración, pero sobre bases muy asentadas, que son realmente las cuencas ya conocidas, y no descubrimientos nuevos que sean sorprendentes.

Por lo que se refiere a la política regional, sobre la que también se me preguntaba, evidentemente el Plan Energético, como sistema energético integrado y teniendo en cuenta que el carbón alimenta fundamental y casi exclusivamente al sector eléctrico, lo que trata es de optimizar, dentro de esa perspectiva, ese grado de autoabastecimiento energético al que me refería al principio, con una reducción de costes, en la medida de lo posible; y desde lo que es la política regional, la compatibilización de los hechos de reordenación sectorial con los problemas socia-

les y regionales que esta reordenación sectorial conlleva. En esto se están haciendo todos los esfuerzos de tipo económico y social para poder configurar el marco más asequible posible, dentro de lo que es la realidad en la que nos movemos. En este sentido, la evolución que hasta el momento se está teniendo en el marco de la reordenación sectorial en empresas sin contrato-programa, creo que ha sido un marco hecho, con todas sus dificultades y problemas, con cierta serenidad y dentro de la complejidad que ello representa, y se ha hecho bastante bien.

Al señor González creo que le he contestado a algunas de las preguntas que me había hecho con la respuesta de tipo general. Se interesaba por cuál es nuestra estrategia para negociar en la nueva Directiva comunitaria en lo que se refiere a las ayudas, y otra pregunta era la problemática de los cielos abiertos desde el punto de vista de su realidad operativa.

En cuanto a la primera de ellas también me he referido a que efectivamente la directiva 2064 termina su vigencia el 31 de diciembre de 1993 y es evidente que habrá que volver a negociar una directiva similar. En este contexto nos moveremos, como decía también, en la defensa del concepto de nuestro precio de referencia que, como digo, es la base para mantener un determinado nivel de producción de carbón nacional de origen subterráneo que siempre será el 60 o el 70 por ciento de nuestra producción de carbón nacional por razón de que aunque se puede incrementar notablemente la producción de carbón de cielo abierto, se podrá llegar a alrededor de los 8 millones de toneladas, de los 3,5 ó 4 en que está ahora, pero nunca se podrán alcanzar los 18 ó 19 millones de toneladas que figuran en el Plan Energético.

La problemática del cielo abierto, evidentemente, contempla la instrumentación operativa de su puesta en marcha real y ello incumbe no solamente a las planificaciones del sistema energético, sino también a las autorizaciones pertinentes que se deben conceder por los municipios o por las comunidades autónomas afectados, que creemos que, lógicamente, van a contribuir puesto que las explotaciones sobre las que nos movemos son explotaciones ya existentes, lo que pasa es que van a incrementar notablemente su capacidad y lo que sí es necesario es hacer respetar la normativa en cuanto al impacto ambiental que está perfectamente determinado en la normativa minera en relación con proyectos de restauración minera, etcétera, y que se cumpla, y evidentemente, en cuanto al acuerdo lógico entre municipios y empresas desde el punto de vista de los que son los permisos municipales, las tasas municipales o los cánones que las juntas vecinales de cada pueblo quieran imponer dentro de este marco. Yo creo que esto está funcionando con una cierta normalidad y no veo por qué no va a seguir funcionando en el futuro, puesto que todos estos pueblos y ayuntamientos saben que para proteger esta industria minera en su entorno necesitan también ser comprensivos con que la misma necesita este desarrollo.

En cuanto al tema de investigación tecnológica y seguridad tengo que decir que la investigación tecnológica, en cuanto a combustión de carbón, se centra en las nuevas

instalaciones de combustión que son instalaciones sofisticadas, sin duda ninguna, pero existen, por ejemplo, varios gasificadores de carbón, a escala inferior a la que se pretende instalar en Puertollano, funcionando en el mundo y lo que hay que hacer es utilizar esta tecnología para escalarla al adecuado nivel en un tratamiento industrial más amplio.

En el caso de los lechos fluidos atmosféricos es una tecnología también existente en el mundo que viene a ser un elemento más sobre la tecnología de lechos presurizados que en este momento está probándose, porque la tecnología del lecho fluido a presión de Escatrón concluyó la parte de pruebas de la central en el mes de marzo-abril de este año y, en este momento, es cuando se le están haciendo las adecuadas pruebas para conseguir llegar a un planteamiento operativo. Lo bueno de la investigación tecnológica es tener el abanico suficiente de posibilidades técnicas que permitan realmente utilizar nuestros propios recursos, porque si no no los utilizaríamos nunca. De hecho creo que la puesta en marcha, dentro de lo que es el Plan Energético, de las otras dos tecnologías —aparte de la de lechos presurizados— que son de gasificación integrada en ciclo combinado y los lechos fluidos atmosféricos, me parece que es una decisión acertada en cuanto a que podremos disponer de todas las herramientas que la tecnología ofrece, sobre todo cuando estas herramientas pueden ser ayudadas desde la perspectiva comunitaria.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego concluya, señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE MINAS Y DE LA CONSTRUCCION** (García Alvarez): La seguridad minera —ya termino— efectivamente es una preocupación permanente, como no podía ser menos, y en este sentido tenemos firmados unos convenios con comunidades autónomas. En estos momentos tenemos convenios con la Comunidad Autónoma de Murcia y con la Comunidad Autónoma de Castilla y León para establecer una coordinación adecuada en materia de seguridad, porque como SS. SS. saben, la seguridad minera está transferida a todas las comunidades autónomas mineras, en lo que hace referencia al carbón, y es necesaria una coordinación entre la Administración central y la autonómica para conseguir los objetivos de mejora de esta seguridad. Realmente estoy satisfecho estos últimos años —toquemos madera porque este es un tema siempre delicado— de la mejora progresiva que se ha ido consiguiendo en este marco y creemos que en el Plan Energético esta mejora debiera seguir produciéndose.

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

Tiene la palabra el señor Martínez Arévalo, durante un minuto.

El señor **MARTINEZ AREVALO**: Para su concreción. Lamento, una vez más, que dentro del Plan Energético y de su comparecencia no podamos tener unas cifras de

orden, por lo menos para saber dónde nos movemos, de esas posibles variaciones en las empresas con contrato programa.

En otro sentido, cuando se ha hablado de investigación o de puesta en actividad de otros yacimientos le agradeceríamos que nos indicara algo sobre investigación o, en su caso, de puesta en actividad del yacimiento de lignito pardo de Ginzo de Limia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General, brevemente, por favor.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE MINAS Y DE LA CONSTRUCCION** (García Alvarez): En cuanto a empresas con contrato-programa ya digo que lo que conocemos es lo que está encima de la mesa y todas SS. SS. lo saben. La previsión que existe en el Plan de reducción de la producción son alrededor de 600.000 toneladas, pero no quiero entrar en un contexto de negociación que debe producirse en el ámbito correspondiente y, por tanto, como es un tema muy concreto, no creíamos necesario el establecer cifras de orden o de magnitud para no perjudicar este proceso negociador. En todo caso será la cantidad que se determine en este proceso negociador y una concreción de la que se dispondrá en muy poco tiempo.

En cuanto a la investigación de carbón en Ginzo de Limia tengo que decir que Ginzo de Limia está investigando. Lo que no está previsto, en este momento, es que en Ginzo de Limia se vaya a construir un grupo termoeléctrico, porque los efectos globales que tendría su puesta en marcha, por lo menos en el momento actual y en el contexto de los costes o precios energéticos actuales, no compensa el establecer este grupo.

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

— **DEL DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO PARA LA DIVERSIFICACION Y AHORRO DE LA ENERGIA (IDAE). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS IU-IC (Número de expediente 212/001030), SOCIALISTA (Número de expediente 212/001044) Y POPULAR (Número de expediente 212/001054)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la siguiente comparecencia que es la de don Francisco Serrano Martínez, Director General del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) solicitado por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, Grupo Socialista y el Grupo Parlamentario Popular.

Ruego al señor Serrano que suba a la Mesa. (Pausa.)

Vamos a conceder la palabra a los Grupos Parlamentarios que han solicitado la comparecencia. La señora Estevan, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, en

atención a que van a intervenir más grupos voy a ser muy breve.

Yo quería preguntarle al Director del IDAE qué opina de este Plan de Ahorro de Energía, en el que no sé si ha participado, pero que estoy segura que lo conoce muy bien, porque a nosotros nos parece un ejercicio académico muy bonito ¡ojalá fuera verdad!, pero no vemos que, realmente, con lo que el plan contiene, con sus incertidumbres e indefiniciones se pueda llegar a mejorar la eficiencia energética el 12 por ciento y ahorrar un 7,6 por ciento de la energía.

Este ahorro lo prevé el Plan de Ahorro de Energía, en un 7 por ciento en la industria, un 9,6 por ciento en el transporte y un 5 por ciento en otros sectores, sobre todo en edificios y varios. ¿Nos quiere explicar un poco someramente, y si es muy largo nos envían lo que hayan hecho por escrito, cómo van a conseguir el ahorro del 9,6 por ciento en transportes?

Por otra parte en residuos sólidos, en energías renovables, según el cuadro 17, de la página 206, hay ahora una potencia instalada de 27 megavatios, en la incineración de residuos. Se prevé un aumento de 239 megavatios, lo que sumaría 266 megavatios en el año 2000. Hay que ser optimista para poner esa cifra, señor Serrano.

Quiero recordarle que la semana pasada en la comparencia de la Comisión de Presupuestos, el Secretario General de la Energía nos daba los siguientes datos sobre este particular —y esto se lo digo porque creo que están ustedes sumando las cosas varias veces—. Decía, el 15 de octubre, que en incineración de residuos urbanos había unos proyectos muy avanzados y que se incluían en este PEN para que en Valencia se instalaran 26 megavatios; en Madrid, 22; en Cádiz, 20; en Mataró, 10,5; y en Cantabria, 10 megavatios.

De lo que yo conozco —y conozco bien— que son las plantas de Madrid y Cantabria, éstas no son incineradoras; son plantas de reciclado. Además, es muy gracioso que luego el PEN diga: se quemará una parte, se producirá «compost», se recuperarán productos. Ustedes vuelven a hacer la cuadratura del círculo porque con basuras no suficientes para esas potencias, reciclan, separan los combustibles —porque, claro, usted no va a obtener energía, me imagino, del rechazo del vidrio ni del rechazo de hojalata—, se separa el plástico, se separa el papel, se separa la materia orgánica, que es donde está la potencia calorífica. A pesar de eso, dan estas cifras.

O bien todo es mentira en España, cosa que dudo, entonces las plantas de Madrid y Cantabria no son de recuperación —y sí creo que lo van a ser—. Parece que lo que se pretende es que un 20 por ciento de esa basura sea lo que se incinere y con eso, desde luego, usted no obtiene estos megavatios. En definitiva, esto da muy poca credibilidad, una vez más, al contenido de este Plan Energético.

¿Nos podría decir qué se va a hacer en Madrid según sus ideas? ¿Se va a reciclar y se va a quemar el 20 por ciento del rechazo, que serán cenizas, escorias? No van a ser plásticos, porque aun separándolo a mano, como se va a hacer, de la forma menos sofisticada, con lo que se

llama en el argot horas/gitano —que ya es vergüenza que se opere así, pero así se va a hacer—, realmente los rechazos que va a obtener van a ser inertes. Y yo no sé si de los inertes va a sacar 22 megavatios y 10 megavatios. Si todo el plan de ahorro está hecho así, ¡bien vamos!

Nos sorprende enormemente la poca entidad que dan ustedes a la energía solar fotovoltaica. Nos parece que tiene un elevado costo, que tiene unas dificultades, pero como energía renovable, es la mejor, porque ésa sí que realmente, junto con la hidroeléctrica, no necesita ningún combustible. Sin embargo, no vemos que tenga apoyo en este Plan.

Por otra parte, voy a hacer dos preguntas más, una en relación con la energía hidráulica y otra con la cogeneración.

Se nos ha dicho varias veces —y esta mañana usted, que estaba presente, lo ha escuchado dos veces también— que tienen detalle por detalle, las solicitudes de proyectos para centrales. Como nosotros no tenemos esa información y queremos creerles, lo que les pedimos es que nos envíen por escrito —pero que nos lo envíen de verdad, señor Presidente— los datos de cada una de las pequeñas centrales hidroeléctricas que según el PEN se van a construir. No las que les han solicitado, que han sido muchas más —a lo loco, todo lo que se les ocurre—, sino las que, según ustedes, son viables y se van a construir. En segundo lugar, como pretende conseguir el Gobierno que los autoprodutores lleguen a construir 779 megavatios con una inversión de 150.000 millones y qué ayudas económicas les van a dar, porque parece ser que ellos las esperan.

Según el cuadro 26 de la página 224, ustedes prevén ayudas de 2.028 millones para una inversión de 150.000 millones. Pues no parece que sea mucha ayuda, pero quizá estamos confundidos y en algún otro lugar hay otras ayudas.

Están también muy preocupados los productores de energía hidráulica porque no ven que se consoliden los precios. Es verdad que en este momento resulta rentable —por eso lo hacen—, pero también es verdad que si empezamos a hablar de los costos de la energía sustituida eso puede resultar menos rentable. ¿Qué prevén ustedes? ¿Cuál va a ser el futuro económico de esta energía?

Finalmente, sobre la energía hidráulica, las minis, hay grandes dificultades en las corporaciones locales y en las autonomías de cara a dar las licencias y, desde luego, en las confederaciones para dar las concesiones. ¿Cómo han previsto ustedes al elaborar esta parte del Plan Energético que esas dificultades se soslayan o se aceleren?

En cuanto a la cogeneración, al final ya no sé si los contratos son interrumpibles o no, en función de lo que han dicho el Secretario General de la Energía y la Directora General de la Energía. Lo que sí sé, porque lo he visto con mis ojos, es que los contratos que obliga a firmar son interrumpibles. Por tanto, díganos a qué se debe, por qué firman contratos interrumpibles en casi todos los casos.

Por qué, de los 959 megavatios que hay instalados, o que dicen ustedes que están instalados —yo creo que algunos están en construcción, pero ustedes lo dan como

instalados; supongo que se trata de lo que era más factible—, las horas medias de funcionamiento han sido 4.909, que nos parecen muy pocas. ¿Cuál es la causa de que estas centrales trabajen pocas horas? Esto no es trabajar en base. Trabajar en base es más de 6.000 horas y, por tanto, queremos saber a qué se debe.

Celebramos profundamente el aumento de la cogeneración. Nos inquieta que el suministro de gas, por venir de unos países muy vulnerables, con una estructura muy rígida, como es el gasoducto de Argelia, no se pueda cumplir, pero nosotros lo apoyamos plenamente, porque, además, nuestra tasa es muy baja. En 1990, España producía 3,3 por ciento de la electricidad, cuando la media de Europa estaba cerca del nueve por ciento. Nosotros creemos que de las cifras que se dan, se hará, desde luego, lo de Repsol, los 504 megavatios, pero no vemos muy bien como puede hacerse el resto.

Finalmente —y ésta si es la última pregunta, señor Presidente—, en la imputación que se hace en la página 201 del PEN se dice que el consumo específico en cogeneración es de 2,94 termias kilovatio/hora —yo espero que al señor Dávila no le parezca muy «ingenieril» porque es un dato que estoy tomando del PEN— y se imputa un 40 por ciento a la producción eléctrica —1,17 termias/hora— y el resto a la producción de vapor. ¿Quiere explicarnos también a qué obedece esta imputación?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Por parte de mi Grupo quería hacer, lo más concisamente posible, algunas preguntas a don Francisco Serrano.

En la página 184 del PEN, en el cuadro relativo a objetivos de demanda de energía final, en miles de toneladas equivalentes de carbón, se establece que la demanda tendencial en el año 2000 sería de 83.398 y los objetivos del PAEE serían 6.324 toneladas, lo cual supondría un ahorro del 7,6 por ciento sobre esta demanda tendencial.

Nos parece un objetivo muy exiguo. Me gustaría conocer, por esta razón, cuál es la valoración que hace el señor Director General del IDAE. ¿No cree usted que se podría haber sido un poco más ambicioso en la fijación de estos objetivos de ahorro, que, por otra parte, el PEN considera como uno de sus objetivos básicos?

En este mismo sentido, ¿no cree usted también que se está renunciando a tomar medidas reales encaminadas a gestionar de forma eficiente la demanda de energía?

En el proyecto de presupuestos previstos para el próximo año se fija como transferencias de capital destinadas al IDAE la cifra de 2.800 millones. Evidentemente, hay una evolución positiva en relación a los años anteriores —en 1990, 200 millones y 100 millones en 1991—. Sin embargo, nos siguen pareciendo unos recursos muy escasos.

En nuestra propuesta energética —y lo hemos hecho también mediante una proposición no de ley en esta Cámara— contemplamos la aplicación de tasas ecológicas. Si destináramos las siete pesetas/litro de incremento en

el impuesto sobre hidrocarburos para gasolinas y gasoleos A y B propuesto por el Gobierno para 1992 a una tasa de este tipo, obtendríamos un fondo de unos 175.000 millones de pesetas aproximadamente. Nos parece que por esta vía la cifra que podría manejar el IDAE no admite ninguna comparación con la presupuestada.

La pregunta sería qué objetivos de ahorro energético se podrían fijar con la aplicación de este tipo de tasas y con estos posibles fondos recaudados.

Continuando en la misma línea de la pregunta anterior. ¿Qué valoración hace usted del presupuesto del IDAE que le indicaba para cumplir los objetivos de forma satisfactoria en materia de ahorro y de diversificación energética? ¿Qué opinión le merece el presupuesto de recursos públicos destinado en el PEN, concretamente al ahorro, que son aproximadamente unos 94.000 millones de pesetas para la próxima década? ¿Qué parte de estos 94.000 millones de pesetas va a ser gestionado directamente por el IDAE?

En este orden de medidas concretas de ahorro energético, usted sabe bien que en otros países de nuestro entorno comunitario existen normas para incluir unos electrodomésticos, lo que se suele denominar etiquetado energético, es decir, una información energética sobre el consumo ajustado a valores o rendimientos mínimos que son marcados por la Administración. Esta práctica viene demostrando que es eficiente a nivel de ahorro en el consumo y evita que ciertos artículos derrochadores de energía salgan al mercado. Por otra parte, da una información bastante completa al usuario sobre los rendimientos de consumo de estos bienes. ¿Qué opinión le merecen a usted este tipo de iniciativas? ¿Por qué cree usted que en este PEN no existen medidas de este tipo, que son medidas muy concretas y muy eficientes?

Otro tipo de medidas sobre las que quiero preguntarle pues también son interesantes en cuanto al ahorro energético, se refiere al aislamiento de los edificios. Es una medida contemplada ya en el PEN de 1983 en una norma básica para la construcción de edificios, pero hasta ahora no se ha cumplido. En este PEN se vuelva a recopilar esta propuesta. Mi pregunta es si realmente ustedes tienen previstas medidas para que se lleve a la práctica este tipo de previsiones o si nos puede suceder lo mismo que con las previsiones de los años anteriores.

En cuanto a auditorías energéticas e inspecciones energéticas —es un tema que también ha salido en algunas preguntas a los comparecientes anteriores— a grandes consumidores industriales de energía, ¿por qué no incorpora nada el PEN en este tipo de propuestas que, por otra parte, ya están extendidas en otros países comunitarios? ¿Qué papel podría jugar el IDAE en este tipo de actuaciones?

Por último, respecto al potencial de cogeneración que se prevé incorporar en el período de planificación del PEN (aproximadamente 1.263 megavatios adicionales), el propio texto del PEN que tenemos reconoce que es una estimación conservadora. ¿Qué valoración podría hacerse a este, efectivamente, conservador, mermado, potencial de cogeneración? ¿En cuánto se podría marcar un objetivo

más ambicioso, acorde, por otra parte, con países de nuestro ámbito? Nosotros tenemos la certeza de que un potencial de cogeneración de 2.000 megavatios sería posiblemente factible si realmente hubiera una voluntad política de acometer medidas tendentes a generalizar un uso eficiente de la energía que, repito una vez más, es uno de los objetivos centrales, por lo menos a nivel teórico, del Plan. Sobre este particular quisiera conocer su opinión y valoración.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Dávila.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Señor Presidente, en nombre del Grupo Socialista quiero saludar al señor Serrano, Director General del IDAE, en esta su primera comparecencia y anuncio que, por iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, tendrá continuación, porque una vez que hayamos superado la larga tramitación del PEN, como Grupo, solicitaremos su comparecencia posterior como demostración del interés y la importancia política que mi Grupo concede al tema de eficiencia energética, del que hoy únicamente vamos a hablar en lo que está reflejado en el PEN actual, pero que, como política general, nos ha llamado la atención desde siempre y espero que mucho más en el futuro.

¿Qué querríamos en estos momentos del Director General del IDAE? Querríamos que nos ayudase a resolver un papel que es el que corresponde a nuestro Grupo y que, evidentemente, no ya sólo por razones ideológicas sino institucionales, es absolutamente distinto del Grupo mayoritario de la oposición. Nuestra preocupación es en lo importante, en lo fundamental, en lo positivo del Plan Energético y no aquello que pueda estar vinculado a lo excepcional, lo pequeño, lo singular, lo, algunas veces, anecdótico y muchas veces representativo de intereses concretos. ¿Qué es lo que a nosotros nos importa en estos momentos? Situar si este Plan de Ahorro y Eficiencia Energética —a nosotros nos gusta mucho más hablar de eficiencia energética que de ahorro por lo que tiene de connotación peyorativa— está en el justo límite real en estos momentos entre lo que es posible hacer y lo que es deseable hacer. Por tanto, señor Serrano, quisiera que usted, con toda la información que tiene de ese órgano que, con independencia de su naturaleza jurídica, lo es en nuestra Administración como de asesoramiento, de eficiencia energética, no del sistema eléctrico, como siempre estamos hablando, sino de todo el sistema energético y, es más, de todo el sistema productivo español, con todos los datos que usted tenga de la evolución pasada y las previsiones razonablemente sostenibles hacia el futuro inmediato, nos dijera si este PEN huye de dos errores de los que es sistemáticamente acusado: o bien de totalmente libresco y producto de la imaginación o, por otra sota, que no se ha realizado en esta Cámara en este momento pero sí en la opinión pública, de insuficiente, escaso y falto de resuello en acometer lo que es uno de los temas más importantes en nuestra estructura productiva. Quiero que si túe usted, por favor, este PEN, en este momento, en lo que

es posible, en lo que es deseable respecto a eficiencia energética.

No le oculto, para situarle —y señor Presidente esto lo hago brevísimamente—, cuáles son los máximos centros de atención del Grupo Parlamentario Socialista, que ya lo eran en otras circunstancias pero que hoy pueden ser resumidos con el cuadro número 6 que figura en la página 191 de ese proyecto de Plan de Ahorro y Eficiencia Energética, donde se ve claramente que los objetivos energéticos sectoriales del programa de ahorro, el 51 por ciento, es decir, más de la mitad, se lo lleva el sector transporte. El segundo sector en importancia a atender, en nuestra opinión, es, en un 35 por ciento, el sector industrial. Pues bien, lógicamente, nuestro primer interés es conocer sus opiniones sobre el sector transporte, qué posibilidades hay en las actuaciones, no ya en lo que está como está, que probablemente no sea excesivas, sino si determinadas políticas de modificación de los modos de transporte, si políticas orientadas a que el transporte en este país tuviese planteamientos que no son los inerciales hablando en plata, si, por ejemplo, no seguimos considerando correcto que el transporte de mercancías en España sea prioritariamente por carretera, sino que hay otros modos de transporte mucho más eficaces energéticamente y económicamente tan aceptables o, si me apuran, más que los actuales, si políticas de acción sobre los modos de transporte, evidentemente no instrumentables ni en quince días ni en quince meses y, a lo mejor, tampoco en quince años, permitirían unas eficiencias energéticas de nuestro sistema productivo sustanciales e importantes. Eso además incidiría sobre aquello que es preocupación obsesiva de muchos, que es el consumo de productos petrolíferos.

El segundo elemento es el del sector industrial. Evidentemente, y sólo por los datos que ustedes proporcionan aquí, la atención debe ir focalizada sobre el consumo eléctrico en el sector industrial. Creo que ahí las posibilidades de ahorro van —por otro dato de unas páginas más adelante— hacia la generación independiente eléctrica, teniendo muy claro para nosotros que tres cuartos de ello es la cogeneración y un cuarto nada más son las minicentrales. Dicho esto así, y con esa jerarquización de prioridades, nos interesaría que en lo referente a este último sector, en el industrial, nos dijese si la estimación que se hace en el PEN de llegar en el horizonte 2000 a un 10 por ciento de autoproducción eléctrica, es todo lo posible —yo me aventuraría a decir—, todo lo compatible con una gestión del sistema eléctrico español. Si las respuestas, como espero, son negativas, con toda la prudencia que exige el caso, querría que esbozase cuáles son las dificultades —sospecho de orden administrativo— que hacen que las potencialidades en cogeneración y en minicentrales no puedan, razonablemente, ser incrementadas incluso más allá de los horizontes que, doy por supuesto, absolutamente justificados en estos momentos figuran en el PEN.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General, señor Serrano. Le ruego la máxima capa-

cidad de síntesis, porque nos queda todavía otra comparación y es la hora que es.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO PARA LA DIVERSIFICACION Y AHORRO DE LA ENERGIA (IDAE)** (Serrano Martínez): Al responder voy a intentar ceñirme a las preguntas de SS. SS., aunque hay algunas de tipo muy genérico.

¿Qué opino de este plan de ahorro y del 7,6 por ciento de ahorro sobre el tendencial del 2.000 o el 12 por ciento de la eficiencia? Como se indica en el preámbulo del plan, en los últimos cinco años España ha ahorrado, en términos estrictamente de ahorro, un 2,04 por ciento, 1,26 millones de tep. Si extrapolásemos esa tendencia en una fase que ha asistido —luego hablaremos de eficiencia— a dos procesos simultáneos: aumento muy acelerado del consumo de energía, pero también crecimiento económico mayor que en nuestros socios comunitarios, por ejemplo; digo que si extrapolamos esa tendencia de 2,04 durante cinco años estaríamos en un ahorro del cuatro y pico en vez del 7,6 que estamos proponiendo. Nos parece que con las perspectivas de una década es viable plantearse (luego aportaré algunos datos que fundamentan esa estimación) un objetivo que, en definitiva, es incrementar un 70 o un 80 por ciento en estos últimos años en que —insisto—, como resultado del cierto «boom» económico que ha experimentado nuestro país, ha habido un iniciante y preocupante proceso de consumo de energía.

El 12 por ciento en términos de eficiencia es el gran debate en nuestro país y en el resto de los países. Yo creo que la asociación consumo de energía-crecimiento económico es correcta y es aceptada por todos y que bienestar económico significa mayor consumo de energía. Pienso que se produce a veces públicamente (lo digo, por ejemplo, recordando intervenciones es los medios de comunicación de estos últimos meses con motivo de la crisis del Golfo) una cierta miopía cuando se valora la evolución de la eficiencia energética en España en la última década. A hecho, en este momento la eficiencia en España es sólo un cinco por ciento superior a la de la media comunitaria y en la última década (datos 1980-88) la propia Comisión reconoce que la eficiencia en Europa ha mejorado favorablemente en un 11 por ciento, y España, ciertamente muy ligada a un proceso excepcional como es el de la reconversión industrial, mejoró un 10,1; es decir, una tendencia muy parecida que nos sitúa hoy en valores absolutos de eficiencia muy similares a la media europea y que, por tanto, nos permite extrapolar ese 12 por ciento a partir de la documentación que, como decía antes, les podía señalar.

La reflexión básica horquilla el plan, que lo acota en los dos sentidos que ha mencionado al representante del Grupo Socialista son cómo asegurar que nuestro país, que todavía —como SS. SS. saben— posiblemente consume un 64 por ciento de energía «per cápita» por debajo de la media europea, siga consumiendo energía, porque eso es sinónimo de bienestar económico, sin que ese consumo comprometa el crecimiento del PIB.

Por sectores, las estrategias que hemos planteado son

las siguientes. Primero, en el sector transporte hay una evolución preocupante, lógica por otra parte. En épocas de bonanza económica, aquí y en todo el mundo (forma parte de la metodología de los planes de ahorro en cualquier sitio), es mucho más fácil la respuesta a un modo de transporte como es el vehículo privado, es decir es mucho más fácil que esa mejoría económica se traslade a un mayor consumo de derivados del petróleo a los que va tan ligado, prácticamente al cien por cien, el vehículo privado; eso creemos que se ha producido en España. Por sectores, si en España se consume «per cápita» un 64 por ciento del consumo europeo en la industria y un 35 por ciento sobre el consumo europeo «per cápita» en el sector residencial, en transporte consumimos un 80 por ciento de la media europea.

Nuestra impresión es que se han acercado los hábitos de consumo de los ciudadanos españoles en lo que se refiere a la utilización del vehículo privado, que es el que tiene una relación más inmediata a un momento de «boom» económico, como se ha producido en los últimos seis u ocho años, y, en cambio, tenemos un déficit de infraestructura muy importante. Si quieren más precisión se la puedo dar. Hay datos que indican que la red viaria española, aparte de su diseño histórico de carácter radial, etcétera, su densidad, tanto en Kilómetros de vías de carretera por kilómetros cuadrados del país o por parque de vehículos, oscila entre el 30 y el 40 por ciento de la densidad de carreteras de países como Italia o como Francia. Exactamente igual, curiosamente porcentajes muy similares hay en el tendido ferroviario. Yo creo que lo que hay que valorar es que nuestro país, desde hace cuatro o cinco años, está inmerso en un programa de inversiones en infraestructuras públicas, cuyos datos (también los podemos citar más en concreto) indican que en el año 1990 el gasto en carreteras es un 400 por ciento superior al que era en el año 1985 y un 220 por ciento superior en ferrocarriles; son datos que figuran en la memoria del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Nuestra impresión es que se han acercado los hábitos de consumo, disponiendo de una infraestructura, que es decisiva para el sector transporte, muy inferior en cambio a la media comunitaria. Cuando se aproxime este factor estructural, pensamos que nos encontramos en parámetros, en estándares similares a los europeos.

Por lo que se refiere al sector de la industria, ya les adelanté (porque también es una de las preguntas que esta Comisión ha solicitado por escrito al Ministerio) que nosotros hemos utilizado una muestra de 5.600 prediagnósticos de consumos energéticos de industrias que consumiesen al menos 500 tep térmicas/año ó 1.000 tep como suma de electricidad y consumo térmicos. De esos 5.600 prediagnósticos hemos hecho 2.100 auditorías que, en muchos casos, significan ya un estudio tan a fondo que se llega a utilizar como proyecto de ingeniería básica para luego acometer la inversión en concreto. De ahí nos salía un potencial de 1,8 millones de tep que generalizado, en vez de a la muestra, al conjunto del parque industrial arrojaba un ahorro sólo en industria por encima de los tres millones de tep. Quiere decirse que en ese dato vamos —por así decirlo— sobre seguro.

Es cierto que en la industria ya se ha actuado, y eso lo tenemos en cuenta cuando el potencial que fijamos es más bajo que en otros sectores; en transporte y en residencial fijamos únicamente en la industria un potencial del 15 por ciento frente al 20 en otros sectores. También ciertamente con un mayor grado de confianza en que penetremos ahí. Es decir, el ahorro en la industria es más fácil porque el industrial sí que entiende de mejora tecnológica, sí que entiende de cuenta de resultados y, por tanto, está más pegado como usuario al coste de la energía que un usuario más finalista, como puede ser un consumidor particular.

En el caso del sector residencial —ya terminé la exposición general a los comentarios que se han provocado— también hay un fenómeno paradójico. Es uno de los sectores en que estamos quizás más lejos de la media europea. El factor climático que siempre se menciona es muy relativo. Es más importante, en cambio, observar que el equipamiento de los hogares españoles, tanto en términos de electrodomésticos —por decirlo así—, como en términos de aislamiento, dista mucho de lo que puede ser el equipamiento básico de otros hogares europeos. El consumo «per capita» en el sector residencial es un 35 por ciento el que existe en la media europea. Es un sector en el que donde a los agentes intervinientes, digamos, a los usuarios no se accede, no solamente por lo disperso del usuario sino porque, además, no es normalmente el interlocutor. Es decir, a pocos usuarios, salvo mediante de campañas de concienciación, se puede ir a ver y pocos usuarios tienen decisiones sobre los consumos térmicos en sus centros de trabajo o en sus comunidades de vecinos. El proceso es más indirecto. Por tanto, pensamos que hay un mayor potencial de ahorro, pero un menor coeficiente de penetración. Esta sería un poco la visión global que yo daría del PEN.

Espero haber tomado buena nota para contestar con precisión a las preguntas que me han formulado.

La Diputada señora Estevan hablaba de las incineradoras, de que hay 27 megavatios y confiamos en poner 239. Sobre los cinco proyectos que hay ahora ya subvencionando, y algunos de ellos iniciada la inversión, quisiera comentarle dos cosas. Primero, que totalizan cerca de 100 megavatios de los 239. Segundo, que se producen con un cierto retraso, por eso no hemos querido hacer una previsión más optimista de potencia eléctrica derivada de los RSU en la década, porque es una tecnología nueva que se instala en España, dependen de decisiones de las corporaciones locales y las relaciones no siempre son fáciles. En la medida en que es una tecnología nueva, hay fenómenos de contestación por parte de los grupos ecologistas que a mi juicio, por desconocimiento, a nivel local tienen una incidencia que paraliza, en cierto sentido, las iniciativas. En todo caso, son cinco los proyectos que tenemos en ciernes y a mí me choca su comentario de que las plantas de Madrid, Valencia y Cantabria no son plantas de incineración sino de reciclaje. Son plantas de incineración que prevén reciclaje. Las potencias de esas plantas son después del reciclaje.

En este sentido quería hacer un comentario. Estas son

plantas de incineración le diría a la señora Diputada, que las tres plantas disfrutaban ya de una subvención del programa «Valoren» de la Comunidad Económica Europea. El programa «Valoren» subvenciona únicamente la aplicación regional de energías. Si el plan de ahorro está contemplando la incineración de basuras es en la medida en que esa incineración tiene que ver con la energía. Las plantas de reciclaje no tendrían ningún sentido aquí. Si fuesen plantas de reciclaje exclusivamente no estarían subvencionadas como lo están por un plan de apoyo al desarrollo de las energías, vía comunitaria. Eso con toda seguridad.

Otro problema —quizás haga un excursus y no sé si se contestan directamente a su pregunta, pero creo que merece la pena hacer esta reflexión— es que se contesta mucho y se dice como alternativa reciclaje frente a incineración. Son procesos combinados. La tendencia en el mundo en este momento es justamente reciclar el máximo posible, sin perder de vista que en la punta del proceso siempre se produce incineración. Esos porcentajes de reciclaje posible los tenemos ya computados, aunque tengo que decir también que, por parte de algunos de los promotores de estas plantas, en concreto la de Madrid, nos transmiten una cierta preocupación por la imposición, en el momento de hacer el concurso que adjudicó a la empresa la planta de Madrid, de obligarse a ese proceso de compostaje en este caso, porque no es tan evidente que el compostaje tenga salida en términos comerciales. Si no es filosofar demasiado, quisiera transmitir respecto a esa crítica —que no es que me la haya hecho S. S., pero me parece que circula en algunos comentarios aparecidos en los medios públicos— que la transformación en energía también es un reciclado. No tenemos un «input» de abono. Obtenemos abono a partir de una materia orgánica y, a partir de otra, obtenemos energía. También es reciclar los residuos sólidos urbanos.

Mencionaba después la energía solar fotovoltaica y el poco apoyo que tiene. Mi impresión es que la energía solar fotovoltaica, aparte de que sus costes de generación son disparatados, como seguramente sabe, corresponden a una fase de transición en el desarrollo de la electricidad. Como tal, los paneles fotovoltaicos únicamente tienen sentido para puntos aislados, donde no compensa el tendido de una red. La experiencia que se tiene desde el Instituto e incluso desde el Ministerio, a través de los planes de electrificación rural, es que una vez que se instala el panel fotovoltaico y el consumidor en la sierra del Segura o en la sierra de Málaga se hace con un cierto hábitat de consumo —por increíble que parezca en un país europeo— que le permite mantener unas ciertas lámparas, una lavadora, etcétera, ese consumidor, unido a los que le rodean, demanda inmediatamente el tendido de una red, como es de esperar en un país como el nuestro. De modo que no es una energía hoy por hoy, en el estado de la tecnología basada en paneles para puntos aislados, que permita muchas posibilidades de desarrollo. Por eso hemos ido a una previsión conservadora, 2,5 megavatios a lo largo de la década. Hay que tener en cuenta que en este momento eso significaría 0,25 megavatios-año. En los úl-

timos años se están instalando entre 0,9 y 0,11. De modo que, en todo caso, es duplicar lo instalado en España desde el primer plan de energía renovables.

Sobre el tema de la minihidráulica ha hecho bastantes planteamientos —espero no dejar de contestar a ninguno— y después ha planteado el tema de la cogeneración. En cuanto a la minihidráulica —también nos ha sido solicitado por escrito y estoy seguro de que la respuesta les llegará de inmediato— de decir que el potencial detectado al día de hoy, en concesiones ya otorgadas o en trámites de concesión a través de las Confederaciones hasta llegar al MOPU, es de 1.300 megavatios al inicio de la década. Eso nos parece que permite atender al objetivo de 770 megavatios con suficiente holgura. Ciertamente ha habido un proceso —y quizá de eso viene el posible escepticismo que transmitía S. S.—, en los años anteriores, de freno en cuanto a las iniciativas de minihidráulica. Creo que esto tiene que ver con varios factores. Primero, las disposiciones legales derivadas del PEN anterior, en el sentido de fomentar la autoproducción, produjeron una verdadera especulación en torno a las concesiones. En el Instituto tenemos datos de especuladores que presentaron en la ventanilla correspondiente una solicitud, para luego negociar con una concesión del Estado sin tener intención de abordar el proyecto. Eso por una parte. Por otra parte, hasta finales de 1989, y derivado de la Ley de Aguas, el Ministerio de Obras Públicas se embarcó en el imponente trabajo que significan los planes hidrológicos. Yo los recibí inmediatamente de sacarlos el Ministerio. Es una verdadera montaña de papeles. Parece lógico, en momentos en que el agua, de forma general, se plantea como un bien escaso, etcétera, tener una preocupación por los posibles usos alternativos del agua. Hubo un proceso de reflexión, después de ese momento de especulación o de «boom», que frenó el proceso de otorgamiento de concesiones. De todos modos, a mí me parece suficientemente significativa la serie de concesiones, recordando que estos planes hidrológicos por cuenca se publicaron a finales de 1989. Si usted se fija en la serie de las concesiones —si no se lo transmito, y espero que también se la transmitan por escrito— en el año 1986 se otorgaron 38 concesiones, 42 en 1987, 44 en 1988, 62 en 1989, 93 en 1990 y, con datos de abril de este año, se han concedido 27. Hay un salto manifiesto, que es el que nos permite pensar que el objetivo es claramente abordable.

También respecto a las minicentrales preguntaba por los tipos de ayudas, me parece que en la doble perspectiva de si son suficientes, por una parte, y si no suponen un encarecimiento, por otra. En cuanto a si son suficientes, tengo la impresión de que en minicentrales hidráulicas, como en otro tipo de energías renovables, hay que intentar no ser ideológicos sino razonables. No a cualquier coste compensa un kilovatio. En las condiciones del sistema económico en que vivimos, el consumidor final no estaría dispuesto a pagar una tarifa que incluyese la construcción de una minicentral a cualquier coste. Pensamos que el marco retributivo que existe en estos momentos (desde luego con períodos de concesión de forma convencional, no formal —ésta es una precisión importante—, se están

otorgando por veinticinco años) permite priorizar aquellos proyectos en que compense la inversión más que su rentabilidad. Este es el segundo factor de convicción en que esa relación de 770 megavatios va a ser cubierta.

En cuanto a las corporaciones locales, creo que el retraso de las licencias de obras, etcétera, ha sido un fenómeno transitorio derivado de ese cierto «boom» con las minicentrales. Nos parece bien que los requisitos medioambientales se exijan crecientemente. Pensamos, en todo caso, que las energías renovables en general y la minihidráulica en particular, en términos relativos, respecto a otras energías, tienen mucho menos impacto ambiental. Se hacen esfuerzos —porque así lo reclaman las haciendas locales e incluso las confederaciones y el MOPU— de reconstitución del paisaje, de enterramiento de los canales. Pensamos que su impacto es mínimo, pero no me choca que las corporaciones locales intenten estar seguras del impacto social por transmisión del impacto ecológico que se pueda producir.

En cuanto a la cogeneración tengo apuntadas varias preguntas. El IDAE —y así espero que se le haga llegar por escrito también, entiendo que no con nombres y apellidos porque me parecería una información falta de confidencialidad, por decirlo de algún modo—, a partir de 339 prediagnósticos de cogeneración, arroja un potencial teórico de 2.200 megavatios en este momento. De esos 2.200 megavatios, por razones de acceso de los gasoductos, que es determinante —el proceso de gasificación ha sido muy paralelo, con toda lógica, con el proceso de desarrollo de la cogeneración—, o por razones de viabilidad económica de las empresas, no del proyecto, los hemos acotado hasta un objetivo viable de 1.600, del cual el PAEE engloba 1.200 megavatios. Con esto respondo al interés del representante del Grupo Socialista cuando comentaba si el objetivo es superable. Yo creo que es superable, es uno de los aspectos del plan en que confío que veamos desbordadas sus previsiones. Eso no me hace sentir que hemos planificado mal. Creo que es preferible plantearse un objetivo sensato en este momento. Ciertamente alcanzar el 10 por ciento de la producción eléctrica en manos de la autoproducción significa un cierto desafío perfectamente abordable, pero un cierto desafío por parte del «dispatching» central. Alguna vez he comentado anecdóticamente que en países con porcentajes de cogeneración del 13 o del 14 por ciento como, por ejemplo, en Holanda el «dispatching» central llega a organizar un mercado de «spot» por el que sugiere a los industriales a cuál de ellos les compensa para el proceso productivo y generar únicamente energía eléctrica para el sistema, porque en ese momento de punta es preferible para el sistema tomar esa energía que no poner en funcionamiento un grupo puramente generador. Hasta alcanzar esa sofisticación, yo creo que desde la situación española, donde la cogeneración es un 2 por ciento hoy por hoy, nos parece que hay que hacer un cierto rodaje y confío en que ese rodaje, una vez dada satisfacción, permita desbordar el objetivo. Desde luego, como le digo a su señoría, la relación de empresas donde técnica y financieramente es abordable la tenemos muy detallada.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que abrevie lo más posible.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO PARA LA DIVERSIFICACION Y AHORRO DE LA ENERGIA** (Serrano Martínez): De acuerdo, señor Presidente.

Creo que me queda por responder a dos cuestiones que me ha planteado. Me ha preguntado si el objetivo de Repsol es seguro y no lo es el de los industriales. Los cuatrocientos y pico megavatios van referidos al total de sectores transformadores de energía, sobre todo el refino, pero no sólo Repsol, porque pueda ser más fácilmente gobernable por parte de la Administración al ser una empresa pública, sino el conjunto de las empresas del refino, por una parte. Para el resto del objetivo, los 800 megavatios referidos a distintos tipos de empresas le insisto en los datos, en la relación derivada de esos prediagnósticos donde figura una infinidad de empresas particulares detectadas. El prediagnóstico se hizo para empresas con más de 1.500 teps equivalentes de consumos eléctricos o térmicos.

Me señalaba su señoría que las 4.900 horas eran pocas. Sí, en los 960 megavatios en explotación, no en proyecto sino en explotación, que existe en estos momentos se incluye todo el parque español, desde las primeras cogeneraciones en los años 20 de Azucareras Andaluzas, que por motivos estacionales al llegar la campaña del azúcar instalaron grupos de cogeneración, que son empresas que utilizan de cien a seiscientas horas, hasta los proyectos de cogeneración instalados en los últimos años, proyectos que están por encima de las 7.000 horas, que son los instalados de 1987 hasta ahora. Eso es lo que justifica la media de 4.900 horas.

Respecto a los datos interrumpibles, en este momento no tengo constancia de que se estén exigiendo. Desde luego, todos los proyectos en los que interviene el Instituto o en los que vende servicios de asesoramiento no nos los ha planteado Enagás con datos interrumpibles, pero sí está empezando a hablar de ello. A mí eso no me choca. La cogeneración empieza a ser un mercado importante, son consumidores significativos. Hay que recordar que en ningún caso, que yo sepa, ha habido una interrumpibilidad del sistema. Me chocaría mucho que la materialidad de la interrumpibilidad se diese precisamente en un proyecto de cogeneración. Ante esa reflexión que nos comienza a hacer Enagás reflexionamos también a la contra. Es posible que la tarifa más beneficiosa que signifique la interrumpibilidad permita, incluso para el supuesto de que se llegase a producir interrumpibilidad —supuesto que no consideramos Enagás ni nosotros en este momento—, esa tarifa más barata compensase los dobles equipos que hubiese que poner para sustituir la turbina. Con esta última referencia espero haber señalado algunos aspectos generales tanto al representante del Grupo Socialista como al representante del Grupo Popular.

Me parece que el representante de Izquierda Unida insistía en los aspectos presupuestarios, por una parte —espero terminar muy brevemente, señor Presidente—, y nos

preguntaba qué nos parecían los 2.800 millones de pesetas de transferencias al IDAE. Nos parece un esfuerzo por parte de la Administración del Estado, en un año de contención del déficit, enormemente significativo. El IDAE es una sociedad estatal, en régimen de autofinanciación desde hace dos años, con transferencias de cien millones el año pasado, que atienden únicamente la prestación de servicios que hacemos a la propia Administración. El IDAE hoy por hoy pervive autofinanciándose porque invierte en operaciones rentables, pero dotarle de esa transferencia significa justamente que es más capaz de abordar las responsabilidades que prevé el plan de ahorro por parte de la sociedad estatal.

En cuanto al tema de las tasas, creo que desborda ampliamente mis competencias hacer de esa fiscalidad indirecta unas tasas finalistas. Me parece que, llegado el momento, las tasas tendrían un interés para el ahorro energético por sí mismo. Es decir, el sobrecoste de alguna energía vía imposición indirecta frenaría determinados consumos perversos de energía, por así decir, sin necesidad de que ese sobrecoste lo aplicasen finalistamente a problemas de ahorro. Si además se aplicase —entiendo que eso es una decisión de las autoridades hacendísticas de nuestro país—, sin duda se favorecería más el ahorro, pero me parece que ya sería suficiente la penalización de determinados consumos energéticos vía esa imposición.

Respecto al etiquetado energético he de decir a su señoría que en algunos países existe, en pocos y no generalizado. En este momento la Comisión Europea está hablando de certificación energética tanto para edificios como para electrodomésticos, por decirlo así, como para equipos consumidores. En lo que se refiere a los equipos consumidores estaremos pendientes del momento en que esa normativa sea europea. En lo que se refiere a los edificios, de lo que habla menos la Comisión Europea en este momento, el propio Instituto tiene en proyecto, posiblemente antes de que acabe el año, una operación-piloto en dos municipios de la periferia madrileña —es una primicia que les adelanto— en colaboración con esos dos municipios y con la asociación de fabricantes con la que tenemos una relación muy estrecha, fabricantes de aislamientos y de servicios de mantenimiento y climatización, para empezar a instalar certificación energética de edificios. Es decir, que en los anuncios de venta de pisos, además del alicatado o la plaza de garaje, se indique que se dispone de tal equipamiento, de tal cerramiento en carpintería, de tal aislamiento en los muros, por lo que el consumo de energía para tal temperatura de esta casa es éste y el de otra casa es otro. Nos parece un mecanismo de demanda de calidad, y con esto contesto a otra de sus preguntas. La normativa básica de edificación existe, es perfectamente homologable a cualquier europea. El problema es que en España el consumidor la demanda poco, quizá porque en España el consumidor es un usuario más aislado, no existen viviendas de promoción colectiva de tipo municipal, etcétera, como en otros países europeos, y, por consiguiente, es poco consciente de esa posibilidad de exigir esa demanda de calidad. Nos parece que introducir la certificación energética puede dar un tirón indi-

recto, como son todos los mecanismos de ahorro en el sector residencial, significativo.

También me preguntaba por el tratamiento de los grandes consumidores. Dicho tratamiento es vía tarifa y la política de tarifas no corresponde establecerla al Instituto sino a las autoridades energéticas de la Administración en el sentido estricto. En todo caso, legalmente es potestad de la Administración imponer planes de ahorro a aquellas empresas consumidoras muy intensivas en capital. Yo entiendo que se aplica en los casos en que se juzga oportuno hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General del IDAE por la información suministrada.

— **DEL DIRECTOR DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ENERGÉTICAS, MEDIOAMBIENTALES Y TECNOLÓGICAS (CIEMAT). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO IU-IC (Número de expediente 212/001029)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última comparecencia de don Angel Azuara Solís, Director del Instituto de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT), a solicitud del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

Para plantear las cuestiones, tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: En primer lugar, doy las gracias al señor compareciente por su presencia en esta Comisión.

Voy a formularle tres o cuatro preguntas lo más concisamente posible. En primer lugar le agradecería que nos informara, lo más sucintamente que pudiera, del nivel tecnológico actual de todas las fuentes de energías renovables contempladas en el PEN y por referirme fundamentalmente a dos de ellas, la fotovoltaica y la eólica, desearía que nos diera su valoración sobre si cree que ya disponen de un nivel tecnológico aceptable.

Una segunda pregunta también en este mismo orden de temas es cuál ha sido la evolución de los precios de estas fuentes de energía en los últimos años, si usted dispone de información sobre ello. Por ejemplo, cuánto costaba instalar un megavatio eólico o fotovoltaico hace diez años y lo que puede costar ahora mismo.

También quisiera saber si es previsible que alguna fuente renovable, sin considerar aspectos ambientales, pueda ser plenamente competitiva antes del año 2000, sin imputar estos costes medioambientales a otras fuentes convencionales de energía.

Asimismo me gustaría que me dijera cuál es su valoración en cuanto a la escasísima utilización del potencial eólico en nuestro país, tanto en términos absolutos como en cuanto a comparaciones que se pudieran hacer con otros países. Si tenemos en cuenta que, por ejemplo, en Dinamarca, que no tiene un potencial eólico superior al nuestro, se van a instalar más de 1.000 megavatios y aquí el

PEN no contempla superar los 200, realmente a nosotros se nos suscitan interrogantes.

Lo mismo podríamos decir en otro orden de cosas, pero siempre en el mismo sentido, y preguntar por qué en países tan diversos como Japón, Jordania, Chipre, Grecia o Turquía entre el 25 y el 60 por ciento del agua caliente sanitaria es de origen solar y, sin embargo, aquí en España esta misma aplicación no llega al tres por ciento, cuando no creo que los niveles de insolación de nuestro país sean menores que los de estos países que he citado a título de ejemplo.

Por último quisiera que me dijese si le parecen suficientes los fondos destinados a I + D en energías renovables de este Plan. Desearía que me dijera si considera usted que en relación a nuestro producto interior bruto estamos invirtiendo una ratio equiparable a la de otros países de la Comunidad Económica Europea en I + D en este tipo de energías y qué opinión le merece el Plan de Investigación Energética actual.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Azuara tiene la palabra para contestar a las cuestiones planteadas.

El señor **DIRECTOR DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ENERGÉTICAS, MEDIOAMBIENTALES Y TECNOLÓGICAS (CIEMAT)** (Azuara Solís): La verdad es que S. S. me ha hecho algunas preguntas que son relativas al tema de orientación, de investigación y tecnología y otras son de política energética. En estas últimas le voy a tener que contestar con menos precisión porque la perspectiva que tiene un centro de investigación no es exactamente ésta y, por tanto, la información no será correcta.

La primera pregunta que S. S. me formulaba era en cuanto al nivel tecnológico de las energías renovables. Yo le diría que se encuentran en momento difícil, porque cuando se ha soslayado ya el tema de la viabilidad científica y la viabilidad tecnológica, lo que queda por resolver es el tema de la fiabilidad de este tipo de instalaciones, su tamaño, el tamaño de las plantas y el tema de los costes.

De manera que, desde el punto de vista de la tecnología, podemos decir que son tecnologías maduras que, sin embargo, no han superado problemas de tamaño, fiabilidad y costes y hay cosas bastante claras y concretas en este sentido. Las mayores máquinas de energía eólica que se están fabricando son del orden de 150 Kilovatios. Hay algunas máquinas experimentales de carácter prototipo de megavatio, pero en España, donde estamos proyectando ahora un parque de 30 megavatios eólicos —estoy mezclando un poco las respuestas—, realmente se va a hacer con máquinas de 150 Kilovatios.

En energía solar fotovoltaica, que yo sepa, no hay ni una planta de un megavatio. Es decir, que ahí tenemos un problema de tamaño. En energía solar sólo existen las experiencias americanas en California, que además están yendo por camino difícil económicamente, sobre plantas de energía solar térmica del orden de los 80 megavatios y las experiencias en el terreno de las centrales solares de torre para la producción de energía eléctrica están plenamente abandonadas.

Así, pues, hablamos de tamaño de las plantas y de costes, y cuando hablamos de costes tenemos que hablar, no ya del proceso de investigación y desarrollo de tecnología, sino de las compañías que pueden utilizar estas tecnologías en el proceso de generación de electricidad. Lo que pasa es que realmente parece que no les salen los números y son muy remisos a hacer instalaciones de parques eólicos de cierta envergadura, cuando en Dinamarca lo hacen, o son remisos a la instalación de plantas de energía solar térmica de cierta envergadura.

El problema, entonces, es cómo la cadena de investigación y desarrollo de tecnología se dirige hacia el fabricante y hacia el usuario y este usuario tira de esa tecnología. En estos momentos en España ese tirón no se está produciendo. ¿Quién tiene que hacer ese tirón? Yo diría que las compañías productoras de energía eléctrica. No será posible si ellas no toman iniciativas más ambiciosas y están con un tema de imputación de costes, que yo creo que es en cierta manera poco limpio. La estimación de los costes de las energías renovables, cuando no existe un proceso de fabricación claro y bien establecido, es difícil de calcular. Es difícil saber cuánto costó la primera central de energía térmica, cuánto costó la primera central de energía nuclear y establecer costes.

Como en este momento se dispone de otras alternativas energéticas más baratas, las compañías eléctricas no están haciendo un gran esfuerzo en poner a punto grandes parques. La iniciativa más reseñable en este sentido es el parque que se va a hacer en Tarifa (Pesur) donde participa la Compañía Sevillana de Electricidad (creo que también participa el IDAE) y se van a instalar 30 megavatios eólicos. Sería el primer ejemplo de lo que es la primera planta de generación de energía.

Yo le contesto a S. S. que hay problemas tecnológicos que solamente se van a poner en evidencia cuando de verdad existan instalaciones que funcionen y den problemas, que es lo que pasa en otras tecnologías. Estamos en el tema del tamaño y del coste, que es lo que, desde mi punto de vista, está deteniendo la penetración de estas energías. Este es el hecho.

Por otra parte, el nivel tecnológico de las distintas fuentes energéticas varía. La energía eólica es casi competitiva y por eso se están produciendo ya los primeros ensayos de realizar parques. En el tema de la energía fotovoltaica, como se ha comentado aquí en la comparecencia anterior, los costes son muy superiores, aunque tecnológicamente es posible. Digamos que se están fabricando células y se están fabricando paneles que tienen una vida útil razonable y unos procesos de degradación; hay una tecnología. La cuestión es cómo esa tecnología es capaz de poner en términos competitivos tanto la potencia que se instala como los costes de operación y mantenimiento.

Me pregunta sobre la evolución de los precios a diez años. No lo sé. En los últimos años probablemente se ha disminuido por 20 ó 30 lo que es el tema del coste de las energías renovables, pero realmente no existen muchas experiencias que permitan indicar cómo van a evolucionar estos costes. No hay experiencias pilotos de gran tamaño. Todo el mundo está hablando un poco sobre lo que

es el modelo teórico de lo que costaría hacer una determinada instalación. Es difícil extrapolar.

Nosotros, tecnológicamente, ¿en qué trabajamos en energías renovables? Trabajamos en la línea de disminución de costes, componentes y subsistemas que forman parte de los sistemas, buscando las líneas de fiabilidad y abaratamiento de costes.

Me es muy difícil decirle a usted si dentro de diez años estas energías van a ser competitivas, porque además dependerá de cómo estén los precios relativos de la energía de otras materias primas. En las crisis de 1973 y 1979, donde se produjo un incremento grande de otras materias primas energéticas, como consecuencia de la energía suministrada por ellas las energías renovables tuvieron unas perspectivas inmejorables. Después, esa disminución ha generado unos abandonos o desilusiones respecto a lo que pueden aportar las energías renovables en el futuro.

Dice que el potencial eólico tiene poca utilización. Le señalaba a S. S. que el primer ejemplo que yo conozco —donde no participa el CIEMAT como centro de investigación; es un tema absolutamente comercial de compañía productora— se está haciendo en Tarifa. Tarifa es una de las zonas más importantes de España en cuanto a potencial. Galicia es otro de los puntos importantes y en Zaragoza, en La Muela, existe una pequeña área. No existen más zonas importantes.

La primera iniciativa comercial, en lo que yo conozco, ha demostrado que los fondos que se necesitan para hacer ese parque de 20 más 10 megavatios son importantes, que los números no han cuadrado y que la Administración ha tenido que dar un apoyo significativo a través del programa Valoren —me parece que ése es el programa— de unos 2.000 ó 3.000 millones de pesetas. Así pues, yo diría que si en la realidad española se está utilizando poco el potencial eólico es porque las compañías que podían instalar y realizar esa clase de parques no tienen claras las cuentas de cómo podía rentabilizar ese tipo de instalación.

En cuanto a los fondos de I + D establecidos por el Plan de Energías Renovables, yo tenía la impresión de que no se dan cifras respecto de los fondos que se van a dedicar en los próximos años a energías renovables. No sé si se me ha pasado. La verdad es que el problema no es dedicar en estos momentos más fondos para la investigación en el tema de energías renovables, sino que funcione la cadena entre la investigación, el desarrollo de tecnología, el fabricante y la compañía que tiene que realizar la instalación. Desde mi punto de vista, el hecho más grave para las energías renovables es que se mueven en una tierra de nadie y que ya no son una investigación precompetitiva, una investigación básica financiada desde muchos foros, como podía ser, incluso, la Comunidad Económica Europea, y tampoco forman parte de las tecnologías plenamente competitivas que tienen un desarrollo comercial. Eso hace que para un centro de investigación sea difícil determinar con qué fondos y en qué temas deben investigar y que, además, no tengan la evidencia de que esa investigación y ese desarrollo no va a vertirse a la otra parte

del proceso, es decir, a los fabricantes y a las compañías.

Como probablemente sabe usted, el sector de fabricantes de equipos en el tema de energías renovables en España es prácticamente inexistente, está en una situación de debilidad extrema. Hacer desarrollo de tecnología que luego no sea capitalizado por el sector de fabricación lleva a que, al final, los centros de investigación corran el peligro de quedarse con algunos desarrollos guardados. Le podría decir que es el caso del CIEMAT, donde, por ejemplo, hemos desarrollado un modelo de colector cilindro-parabólico de bajo coste y estamos teniendo dificultades para que alguna empresa lo fabrique, porque no hay mercado para la fabricación.

En esta cadena, al hablar de costes, empieza el asunto a carecer de sentido total. Esta es la situación.

En cuanto a la opinión del PEN en general me parece que están todas las líneas de investigación que deben. Se habla de temas de calidad de servicio, de ahorro, de investigación a corto plazo, mejorando la fiabilidad y la seguridad de las instalaciones y de los procesos, y se habla de investigación a largo plazo en lo que son las renovables y la fusión.

De las renovables hemos hablado ya y tienen esta dificultad intrínseca, que me es muy difícil de explicar cómo puede salvarse. En cuanto a la fusión, es una energía a largo plazo. Estamos hablando del año 2040 ó 2050. Sin embargo, yo no tengo ninguna duda de que será una realidad, porque hay esfuerzos de países como Japón, Estados Unidos, la Unión Soviética y la Comunidad Económica Europea en bloque, que están presionando en esa dirección.

Los programas comunitarios están dedicando muchos centenares de millones de ecus al tema de la fusión y ésta será una realidad en el 2040 o en el 2050; nadie lo sabe. Sin embargo, hay una viabilidad.

En el tema de las energías renovables no me atrevería a decir que son a largo plazo. De alguna manera son una realidad. Lo cierto es que tienen unas dificultades de penetración brutales y que nadie en este momento sabe decir cuál va a ser su evolución. Yo creo que en el IDAE, en la parte del Plan Energético correspondiente al plan de ahorro eficiente, hay unas estimaciones, pero son relativas a fuentes renovables que ya están muy contrastadas: la minihidráulica, la biomasa, etcétera. Pero no se habla de la solar fotovoltaica y cuando se habla se hace con mucha prudencia, porque realmente hacer predicciones al respecto es bastante difícil.

No sé si he contestado a todo lo que deseaba, pero, si no, puede hacerme alguna pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna pregunta? (**Pausa.**) Muchas gracias por su colaboración, por la información suministrada.

Señoras y señores Diputados, se suspende la sesión.

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

Se reanuda la sesión a las cuatro y treinta y cinco minutos de la tarde.

COMPARECENCIAS:

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE TRASMEDITERRANEA, PARA INFORMAR SOBRE EL PLAN ESTRATEGICO DE LA CITADA COMPAÑIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 212/000770)

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figura, en primer lugar, la comparecencia del Presidente de la Compañía Trasmediterránea, don Luis Delso, para informar sobre el plan estratégico de la citada compañía, a solicitud del Grupo Parlamentario Popular.

Para una primera intervención, exponiendo los planteamientos básicos sobre el plan estratégico, tiene la palabra don Luis Delso.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA** (Delso Heras): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, quiero, en primer lugar, pedir disculpas por no haber podido comparecer en la anterior convocatoria. Teníamos un Consejo de nuestra filial en Marruecos, llamada Limadet. Como era Consejo y Junta General de Accionistas, me fue totalmente imposible venir.

En segundo lugar, quiero agradecer el interés de SS. SS. por conocer la situación actual, trayectoria y futuro de la Compañía Trasmediterránea. Intentaré explicarles de la forma más resumida y explícita posible dicha situación.

Como conocen SS. SS., Trasmediterránea es una naviera integrada en la Dirección General del Patrimonio, dependiendo del Ministerio de Economía y Hacienda, que tiene como fin social preferente cubrir las comunicaciones marítimas entre la península, Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, en virtud de un contrato firmado en 1978 con el Estado, cuyo objetivo fundamental es garantizar los desplazamientos de los ciudadanos por todo el territorio nacional, en este caso, en el mundo marítimo. Esta máxima, tras nuestro ingreso en la Comunidad, es extensible a todos los ciudadanos comunitarios.

Nos encontramos, por tanto, y quisiera que recapaciten sobre ello, ante una compañía que tiene como uno de sus objetivos prioritarios atender una demanda social. Por su actividad, Trasmediterránea se ocupa en estos momentos en el tráfico marítimo de pasajeros y vehículos en el régimen de equipaje, así como el de carga, en las zonas geográficas que antes he descrito.

También, con objeto de maximizar y optimizar sus unidades, atiende otros tráficos fuera del contrato del Estado, como son una línea con Francia o la línea de Algeciras-Tánger.

Por dar una idea breve de la situación financiera, el ca-

pital social de la compañía es, en estos momentos, de 3.022 millones de pesetas, que está totalmente desembolsado. Representa 6.043.149 acciones ordinarias y nominativas de 500 pesetas cada una. Las acciones de la compañía cotizan en Bolsa. Las reservas de la compañía, a 31 de diciembre de 1990, ascienden a 19.077 millones de pesetas, y la titularidad del capital está en manos del Estado en el 97 por ciento y el restante 3 por ciento se encuentra repartido entre muchos accionistas, principalmente antiguos empleados de la compañía.

El número de empleos fijos y eventuales de los distintos colectivos de mar y tierra, que conforman la plantilla de la compañía, es de 3.282 trabajadores, a 31 de diciembre de 1990.

La flota, es decir, los activos con los que operamos, son de 27 unidades, de las que 14 son de tipo «ferry», esto es, pasajeros sin carga; cinco lanchas rápidas o unidades de alta velocidad, destinadas únicamente a tráfico de pasajeros, y ocho unidades destinadas específicamente a carga.

La facturación de la compañía en 1990 fue de 31.299 millones de pesetas. Está conformada con un número de pasajeros transportados de 3.747.000, y en vehículos 533.000. Siendo las unidades de carga 2.263.000 toneladas.

Con estas cifras, Trasmediterránea tiene una cuota de mercado del 75 por ciento en el área de pasajeros y del 37 por ciento en el área de carga, que traducido en una visión global del sector marítimo de cabotaje significa una cuota total del 50 por ciento. El sector factura, más o menos, unos 80.000 millones de pesetas.

Si nos situamos en el contexto internacional, Trasmediterránea es, en estos momentos, la tercera naviera de Europa y la séptima del mundo.

Quiero también señalar, antes de concluir esta presentación inicial de la compañía, que tiene una serie de compañías filiales dedicadas a estiba, amarraje y operativa de puertos. Pero al margen de éstas, destacan Naviera Mallorquina, en la cual nuestra participación es del cien por ciento, Remasa, que se ocupa del salvamento marítimo, siendo nuestra participación también del cien por ciento, y Limadet, una sociedad hispano-marroquí que opera en el Estrecho, en la cual la Compañía Trasmediterránea tiene un control del 50 por ciento. Los resultados de estas sociedades figuran en la memoria que ha sido entregada a la Presidencia para su información y que conste en acta.

Quiero aprovechar esta breve tarjeta de presentación para dejar claro el funcionamiento de la compañía en su relación con el Estado. Esta relación está planteada en base a un contrato firmado entre Trasmediterránea y el Estado en 1978, que tiene una duración hasta 1998, con una prórroga de dos años a petición de parte.

Insisto en este punto porque quiero dejar claro que una cosa es lo que comúnmente llamamos subvenciones y otra muy distinta es la aportación que el Estado ha de efectuar a la cuenta de resultados de la compañía en función de un contrato. Esta aportación estatal la recibe Trasmediterránea en base a dicho contrato para que, a cambio de ese contrato, realice una serie de servicios que la parte

contratante, es decir, el Estado, considera necesarios para sus comunicaciones o para sus necesidades sociales, para las cuales cubre una demanda social determinada.

Esta aportación se efectúa en países de la Comunidad Económica Europea no sólo para el transporte marítimo, sino para otro tipo de transportes. Quiero con ello dejar claro que esta aportación estatal que recibe Trasmediterránea, y que cada año figura en los Presupuestos del Estado, no está destinada a equilibrar situaciones patrimoniales deficitarias, sino que hay que entenderla como un ingreso más a la prestación de sus servicios.

Aprovecho también la ocasión para comentar a SS. SS. que, por trámites parlamentarios, seguro que ustedes conocen —y no con la regularidad que desearíamos— que se aprueban créditos extraordinarios para la compañía, conocidos comúnmente como créditos para subvencionar las bonificaciones efectuadas a residentes en distintas zonas del Estado. Estas bonificaciones que perciben también otras navieras españolas, es decir, no somos los únicos, están destinadas a cubrir la reducción del precio oficial del billete que el Estado hace por razones de interés social a residentes o a colectivos sociales que se consideran necesarios. Estas bonificaciones, como les indiqué al principio, no sólo están destinadas a ciudadanos españoles, sino que son extensibles a otros ciudadanos en la Comunidad Económica Europea desde hace un año o año y medio.

Si quisiéramos simplificar esto que comúnmente llamamos subvenciones, primero habría que decir que una parte no son subvenciones, sino un contrato que el Estado tiene con la compañía y ésta da una serie de servicios al Estado, con lo cual la relación entre el Estado y la compañía es de cliente; es decir, el Estado es el cliente y pide unos servicios a una compañía. El resto de estas bonificaciones, mal llamados subvenciones, son acuerdos mediante los cuales se compensa el precio del billete. El billete cuesta equis pesetas y por diferentes motivos se considera necesario hacer una rebaja a los residentes, a los militares, a los ciudadanos isleños y a los que están en Melilla y Ceuta. La compañía tiene un costo del billete y tiene que seguir percibiéndole, por lo que el diferencial se lo paga el Estado. Pero no es aplicable sólo a nosotros, también se pasa a otras navieras que tienen derecho a ello.

Si les parece pasamos al punto del plan estratégico, que es para lo que han pedido ustedes la comparecencia. Tengo que reconocer que cuando nosotros iniciamos la elaboración del plan estratégico llamó mucha la atención, porque, cuando una empresa que se mueve en la órbita del sector privado aborda una tarea de este tipo parece que existe la impresión generalizada de que es sólo el sector privado y no el público el que tiene que hacer una planificación a corto y medio plazo. Entiendo que en este punto, como en otros muchos, no hay que distinguir entre empresa pública o privada, y no voy a entrar en ese tema porque nos llevaría mucho tiempo. Sólo quiero decirles que nuestra intención es seguir con los planes que sean precisos, modificarlos día a día, mes a mes, como se hace en el sector privado, ya entendemos que los planes

tienen que ser dinámicos y dar respuesta en cada momento a las situaciones empresariales que se planteen.

En el mes de mayo, cuando me incorporé a la Presidencia de Trasmediterráneo, no existía un plan estratégico. De ahí la necesidad de elaborar uno que nos ha permitido llegar hasta donde estamos y saber a dónde queremos llegar.

Este plan estratégico ha venido marcado por el cambio del entorno, tanto a nivel interno como externo, de la compañía; a nivel interno, los resultados económicos de explotación de la compañía empeoraron sensiblemente durante los años 1989 y 1990, lo que se tradujo en un incremento de la aportación que el Estado tenía que hacer, incremento que, de no haber cambiado el rumbo, llegaría a 11.000 millones en el año 1991. A su vez existía un envejecimiento de la flota y una falta de recursos para proceder a su renovación.

A nivel externo teníamos la entrada en vigor del acta única, que aceleraba unos procesos de integración en el mercado comunitario, aunque esto creemos realmente no tendrá incidencia hasta 1994-1995.

Ante estas circunstancias, entenderán SS. SS. que era preciso emprender un plan, llámese estratégico, empresarial o como queramos, para dar respuesta a las obligaciones que teníamos en relación con nuestro negocio y las contraídas con el Estado.

Partiendo de estos supuestos, los objetivos del Plan podríamos definirlos, aunque es mucho más amplio, en un «flash», en cuatro: preparar la naviera para hacer frente a la liberalización del mercado en el cual operamos; adecuar la relación contractual existente entre el Estado y las directrices de la Comunidad Económica Europea; hacer la empresa más rentable y, por último, reducir la aportación estatal.

La elaboración del plan estratégico la iniciamos en junio de 1990, a un mes de mi toma de posesión como Presidente. Comprendía dos etapas diferenciadas, como suelen hacer todos los planes estratégicos: una primera etapa de diagnóstico, en la que consumimos tres meses, y la segunda de dos meses de duración consistente en un planteamiento estratégico tanto de negocio como general de actuación, que nos llevaron a un plan de acción basado en tres puntos claves, por otra parte consustanciales a lo que es el negocio marítimo: un plan de líneas, un plan de flota y un plan de organización.

Estos tres planes evidentemente había que juntarlos con unas proyecciones económicas que soportaran esto. Se realizaron proyecciones económicas a diez años, con 52 escenarios distintos, cada uno de ellos con tres hipótesis: una pesimista, otra optimista y otra neutral, como se puede ver en el plan, si lo quieren consultar, y como más adelante expondremos.

Las principales conclusiones del diagnóstico arrojaron el siguiente resultado. La organización de la compañía estaba total y absolutamente centralizada. Los medios—entendiéndose la flota—, nuestros activos, no eran los adecuados para las líneas servidas. La estructura de costes era tremendamente elevada. Esto hacía que nos situáramos en un horizonte de una necesidad de renovación de

flota, ya que la actual está obsoleta, y nos situaba en una tendencia muy en cuesta arriba al aumento de la aportación estatal.

Como referencia de ello, se deducían una serie de objetivos prioritarios: redefinición del negocio de la compañía, que pasa, en el área de pasajeros, por una mayor atención al pasaje y a vehículos en régimen de pasaje en todas nuestras líneas; y en el área de carga, a una especialización en el subsector de carga rodada de alto valor añadido. Los siguientes objetivos que nos marcaba el plan eran la monetarización o movilización de todos aquellos activos de la compañía que no estaban dedicados o tenían incidencia en lo que es el negocio principal de la compañía, es decir, el tráfico marítimo. A su vez, deberíamos elaborar un plan de líneas capaz de ser soportado por la estructura financiera y organizativa de la compañía; a su vez, iniciar un plan de renovación y adecuación de flota y, por último, realización de un estudio económico que nos permitiese abordar todo lo anterior sin poner en riesgo financiero a la compañía y sin plantearnos, en ningún momento, ninguna apelación al Estado, apelación que no sería nunca vía aportación nueva del Estado, sino incremento de capital. El plan está basado en que no se apela al Estado para nada. De ahí partimos con un plan de flota que quizás es lo más llamativo para todos, por ser el elemento vital de la compañía y el que requiere mayores inversiones. Lo previsto en el plan estratégico contempla las siguientes actuaciones.

Un programa de remodelación de los buques que afecta a seis unidades de la serie «canguro» que vienen operando en Baleares, cinco de ellos y el sexto en Melilla y Almería, más los dos «ferries» de la serie «Gaviota» que operan en el Estrecho. Un programa de nuevas construcciones que se centra en la construcción de un buque «ferry» para la línea Península-Canarias y dos buques tipos «ro-pax» destinados a las líneas interinsulares canarias; un programa de devolución de buques fletados como consecuencia del mejor aprovechamiento de los existentes debido a la incorporación de buques más modernos operativos; un programa de venta de buques obsoletos, de los cuales son cinco «ferries»: «Manuel Soto», «J.J. Sister», «Ciudad de Compostela», «Villa de Agaete» y «Ciudad de La Laguna», y cuatro buques de carga: «Monzón», «Siroco», «Levante» y «Cierzo» debido a la dificultad operativa de todos estos buques y los altos costes de la explotación.

Junto a lo anterior, en el programa de flota se contemplan acciones: en el programa energético, en mantenimiento de buques, reforma de talleres y reforma de almacenes.

Finalmente, en lo que se refiere al plan de flota quisiera llamar la atención sobre un programa de I + D relativo a nuevas tecnologías, en el cual decidimos entrar en los estudios de la construcción de un «ferry» para pasaje y para carga que ande a una velocidad de 30 nudos. Tengan en cuenta que las velocidades actuales que funcionan en la Marina son a 15-18 nudos. Esta es una de las nuevas tecnologías en las que se está investigando en todo el

mundo. Decidimos entrar en estas nuevas tecnologías junto con Bazán y algún otro socio.

En el plan de línea optamos por el mejor aprovechamiento de nuestros recursos, y esto requería acoplar todas nuestras líneas a un «ratio» real relacionado con la demanda y la capacidad; la demanda real del mercado y la capacidad realmente operativa de la Compañía. El plan estratégico contempla la apertura de nuevas líneas; los cambios de itinerarios y la modificación y periodificación de alguno de ellos. Este apartado se completa con un desarrollo de gestión comercial basado en precios, tarifas y servicios a bordo y servicios de carga.

En relación a recursos humanos, la nueva estructura de la compañía requería un plan de organización de recursos humanos basado en la determinación de la estructura de los colectivos de tierra y mar y la elaboración de un libro blanco de relaciones laborales que ya ha sido entregado a los representantes de los trabajadores.

Todo este plan de organización se basa en un plan de sistemas informáticos que lo soporta y que comprende desde la gestión contable de la compañía hasta una venta informatizada de todos nuestros servicios.

Conocidos todos estos escenarios de actuación, el último aspecto fundamental del plan estratégico para llevar a cabo los objetivos anteriormente mencionados había que completarlo con una serie de proyecciones económicas que, como ya he dicho antes, manejaban (52 por 3) 156 escenarios financieros con diferentes hipótesis que quizá son muy difíciles de explicar ahora rápidamente, pero que los dejo para que los consulten cuando estimen oportuno.

Lo que sí puedo decirles es que nos hemos decidido por aquel que nos permite afrontar una renovación del plan de flota, como les he expuesto antes, que requiere una mayor inversión sin poner en riesgo el futuro económico de la compañía, ya que los mecanismos financieros que estamos utilizando para soportar esta inversión son los habituales de cualquier negocio: autofinanciación, el «cash flow» propio de la compañía; venta de activos no necesarios para la compañía, para el negocio principal de la Compañía y endeudamiento o crédito bancario. No existe, bajo ningún concepto, apelación al Estado ni aportación de nuevo capital.

Insisto en que el plan estratégico está basado en que la compañía lo soporta totalmente sin ninguna modificación al contrato vigente. Si la hubiera sería por implicación o necesidades de coincidir con las obligaciones ante la CEE.

Toda vez que estas palabras están situándose en un contexto actual de diez meses después del comienzo de la aplicación del plan estratégico, quisiera presentarles a SS. SS. un primer avance del grado de cumplimiento, porque quizá es ahí donde podemos ver más claramente los resultados y comprobar si vamos por buen camino.

Muy brevemente me referiré al grado de cumplimiento y en el turno de preguntas, si les parece, quizá podría ampliarles mucho más aquellos aspectos que les parezcan oportunos.

Dentro del plan de flota hemos transformado en estos momentos dos buques de la serie «Gaviota»: el «Ciudad

de Ceuta» y «Ciudad de Zaragoza» en Astilleros Españoles de Santander, con una inversión de 658 millones de pesetas; ambos buques han estado en servicio durante este verano con excelentes resultados. Asimismo hemos iniciado la remotorización de seis buques de la serie «Canguro», la primera de las cuales se ha llevado a cabo en varaderos de Tarragona con un importe de 216 millones y hemos adjudicado el resto a la Empresa Nacional Bazán, estando previsto en los próximos meses ejecutar las obras.

En el apartado de nuevas construcciones, hemos contratado la construcción de un buque «ferry» para la línea Península-Canarias con los astilleros Masa, de Finlandia, por un importe de 8.400 millones de pesetas, y de los otros dos «ro-pax» para los tráficos interinsulares canarios con Unión Naval de Levante por un importe de 4.675 millones cada uno.

Dentro del programa de construcciones no puedo pasar por alto el que a través de la sociedad, Limadet participada por nosotros en un 50 por ciento, hemos firmado con Astilleros Españoles la construcción de un «ferry» por un importe de 5.000 millones de pesetas.

Quiero dejar claro que todas estas adjudicaciones se han efectuado desde el punto de vista empresarial y con un sentido estricto, es decir, nos hemos acogido a la oferta más favorable, tanto económica como técnicamente.

En el capítulo de devoluciones de buques fletados, es decir alquilados a otras navieras, se ha procedido a la entrega a sus respectivos armadores de los buques: «Arroyo frío I» y «Arroyo frío II», y en breve lo haremos con el «Sancho Panza».

En cuanto a la enajenación de buques, se ha ejecutado la venta de cuatro cargueros de la serie vientos: «Monzón», «Siroco», «Levante» y «Cierzo», que se han vendido hace dos semanas a un armador griego.

Dentro del punto de ventas, y con anterioridad a este plan estratégico, estaba previsto a la sustitución de dos buques de la serie «jet-foil», el «Princesa Guacimara» y el «Princesa Guayarmina», que ya tenían diez años, y han sido sustituidos por otros dos nuevos «jet-foil» de construcción japonesa y comprados a Kawasaki, que son el «Princesa Dacil» y el «Princesa Teguisse», y están ya los dos en funcionamiento. Por supuesto, además, en cuanto a gestión de flota, se han venido aplicando planes de mantenimiento, programas energéticos y programas de optimización de almacenes.

En lo que se refiere a la organización y recursos humanos, durante los diez meses de aplicación del plan estratégico, y como punto débil que se denunciaba en el diagnóstico, se ha procedido a la descentralización de las operaciones que antes se llevaban desde la central creándose las figuras de los directores generales de flota y de zona. Esta estructura geográfica de zona que se eligió, frente a la de producto (había dos posibilidades: o dividir la compañía por productos o por zonas; realmente, son asépticas las dos, son dos maneras de gestionar y tan buena una como la otra), contemplaba la división de la compañía en tres áreas: Compañía Mediterránea, que es Levante, Baleares; Compañía Sur Estrecho, que es Málaga, Almería, Melilla, Ceuta y Tánger y Compañía Canarias, que es Península, Canarias.

En paralelo, se ha implantado una nueva estructura de funcionamiento en el colectivo de tierra. Se ha negociado con los representantes de los trabajadores la elaboración de un libro blanco de relaciones laborales y realmente pensamos que la operativa, el día a día de la compañía con lo que es organización, está funcionando mucho más fluidamente.

No quisiera dejar de presentar —que quizá es lo principal para tener una idea del camino por donde vamos— los resultados económicos.

Como verán SS. SS., es bastante difícil —no digo imposible— sintetizar un plan estratégico de unas 1.700 páginas en las que han funcionado fácilmente 300 entrevistas y unas cuarenta y tantas personas entre el consultor y nosotros, que nos ha llevado cinco meses de trabajo y es muy complicado resumirlo. Quizá es bastante más fácil resumir —resultará mucho más comprensible si lo planteamos desde el punto de vista económico—, si nos ponemos a ver los resultados que se han obtenido en estos diez meses y lo que esperamos para fin de año.

En estos diez meses, al margen de que prácticamente para nosotros el año está cerrado, porque en el negocio marítimo, concretamente de pasajeros, la estacionalidad es muy marcada (obtenemos los resultados en los tres meses y medio o cuatro meses de verano, de tal manera que el resto del año es de baja actividad, tanto de ingresos como de costes, y lo que no hagas en estos tres o cuatro meses no lo puedes hacer después), desde el punto de vista del análisis financiero podemos decir que en la compañía ya tenemos muy calcado cómo va a cerrar el año.

Voy a pasar a explicar los resultados de agosto, en primer lugar. La proyección que expondré a continuación va a coincidir prácticamente con la que va a ser a finales de año.

En agosto, el margen operativo de la compañía con respecto a agosto de 1990 —lo llamo margen operativo para que no haya dudas de qué estamos incluyendo en las partidas que son el total de ventas típicas menos el total de costes típicos, es decir, que no incluimos ningún modelo de atípicos— ha crecido el 63,7 por ciento, pasando de 2.324 millones a 3.806 millones. Los gastos generales descienden de 794 millones a 630 millones, con lo cual el margen operativo real crece el 107,7 por ciento.

Evidentemente, toda persona que conozca una cuenta de pérdidas y ganancias sabe que también hay otras dos partidas muy importantes en cualquier empresa: ingresos financieros o costes financieros —en este caso, costes financieros— y amortizaciones. Estas dos partidas son intrínsecas al negocio real de la compañía. Pues bien, en agosto del año pasado era negativo por 442 millones y en agosto de este año es positivo por 452 millones de pesetas. De tal manera que el resultado de la compañía a agosto, antes de la aportación del Estado, ha pasado de un menos 442 millones a un positivo de 182 millones. Es decir, ya en agosto la compañía está generando resultados positivos antes de la aportación del Estado. Y, repito, lo llamo aportación del Estado y no subvención del Estado.

Como prácticamente podemos decir que desde el punto de vista de nuestros controles el año lo tenemos bas-

tante cerrado, me gustaría anunciarles, en relación con las cifras de agosto, cómo va a ser el cierre de finales de año.

Aunque las ventas de la compañía —ha sido un año duro para nosotros— crecen el 2,4 por ciento solamente, teniendo en cuenta que el incremento de tarifas ha sido de una media del siete por ciento, quiere decir que tenemos un descenso de unidades físicas, de pasajeros y de carga. Aunque por ingresos ha sido un año malo, el programa de reducción de costos ha sido tan eficaz que nos situamos en un margen operativo que va a crecer de 1.537 millones a 4.900 millones, es decir, un 218 por ciento.

Desde que la compañía pasó al sector público cuando los anteriores propietarios, los March, la vendieron, les puedo anunciar que por primera vez desde 1978, en estos 12 años, la compañía va a ganar dinero antes de la aportación del Estado. A su vez, por debajo, las subvenciones, que el año pasado fueron de 4.995 millones, vamos a reducirlas a 2.800 millones de pesetas.

En cualquier caso, son ustedes, evidentemente, los más indicados para evaluar si el plan estratégico ha dado resultados o no, pero la verdad es que, aunque no sea yo quien lo debiera decir, nos sentimos, por lo menos el equipo directivo, bastante satisfechos con los resultados de la compañía.

No tengo nada más que comentarles, señor Presidente, le dejo el plan estratégico, la memoria y el texto de mi intervención —aunque la he cambiado sucesivas veces— para consulta y quedo abierto a las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Presidente de la Compañía Trasmediterránea.

¿Grupos que desean intervenir, además del solicitante? (Pausa.)

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente de la Compañía Trasmediterránea, el Grupo Popular le saluda cortésmente en su comparecencia y le agradece la información que acaba de proporcionar a esta Comisión.

Hemos tardado bastante tiempo en tenerle aquí, pero ha merecido la pena la espera, porque, realmente, hemos recibido una información importante. No obstante, hay algunas matizaciones que mi Grupo necesita hacer.

Usted tomó posesión, creo que fue en mayo de 1990, y el Gobierno nos decía en octubre de ese año que había procedido a sustituir al anterior Presidente de Trasmediterránea, don José Pita García, por la razón de que la Compañía necesitaba renovación e impulso. Fue concretamente lo que nos dijo el Gobierno.

Luego nos extrañó que a su antecesor se le designara —lo cual suponía un poco de degradación— Presidente de la Compañía Naviera Mallorquina, que es filial de Trasmediterránea. Nos extraña esto y por eso nos preguntamos: tal falta de capacidad para la renovación e impulso, que no pudo dar a Trasmediterránea y que el Gobierno reconoció, ¿cómo está afectando a esta filial balear?

El segundo asunto que le planteamos, señor Presiden-

te, es que nos preocupa la Conferencia COPECAN —un «pool» de navieras, como usted sabe— en el sentido de que entendemos que es un «pool» de tres compañías que de una manera muy particular fija las tarifas en las Islas Canarias.

Yo no voy a entrar en profundidad en esto porque don Alfonso Soriano, mi compañero, luego analizará las relaciones de la compañía con el Archipiélago canario. Pero le pregunto: ¿no cree que la actuación de esta Conferencia pone en peligro la libre competencia, sobre todo en vísperas de la liberalización a que estamos con motivo de la entrada en vigor del acta única europea? En relación al plan estratégico, en su momento usted dijo, y hoy más bien ha confirmado, que uno de los objetivos era llegar a una dependencia cero de las subvenciones. Sin embargo, muy recientemente, el 13 de septiembre, el Consejo de Ministros ha aprobado un total de créditos extraordinarios, en sendos proyectos de ley, de 922 millones: uno, de 336 millones, para cubrir el déficit del ejercicio de 1989, y otro, de 585 millones, para bonificación de tarifa con esa distinción en que usted insiste, y que es de justicia que se reconozcan dos conceptos radicalmente diferentes. ¿Está realmente convencido de que va a conseguir este objetivo del plan estratégico de ir a esa dependencia cero que usted ha esbozado?

También se nos dijo en su día que por razones de organización habían dividido el plan estratégico en zonas geográficas y no por negocios, que eran Mediterránea, Sur Estrecho y Canarias. ¿Qué fue lo que motivó la división en zonas geográficas y no de negocios? Porque, efectivamente, en cuanto a toda la relación de la compañía con el archipiélago balear nosotros teníamos noticias de que había bastantes asignaturas pendientes, como podían ser la informatización de los sistemas de reserva y la facturación, encontrándose la gestión realmente en una situación no envidiable. Queríamos saber si esas asignaturas pendientes con respecto a la conexión con el archipiélago balear están ya resueltas o no.

Con respecto a la zona del Estrecho, una de las grandes promesas que se hizo a través del plan estratégico fue la creación de un puente marítimo en el Estrecho. Nuestra pregunta es si este objetivo se cumplió o no, porque no he entendido si ha hecho referencia a ello.

En cuanto al programa estratégico que ha explicado de flota e inversiones con respecto a la remodelación de nueve barcos, a la adquisición de cinco nuevas construcciones, que en un principio era por cinco años si bien hubo una promesa en su momento de que intentarían reducirlo a tres para hacerlo lo antes posible, nos gustaría saber si esa reducción del quinquenio se va a conseguir o no, y si la cifra que se habló en su día de 25.000 millones es de esa cantidad o es más, porque a nivel de prensa se ha dicho en otro momento que era de 60.000 millones. Queríamos saber cuál es la correcta y en qué situación está.

Con respecto a la desinversión que está afectando fuertemente a la empresa, el plan estratégico fijó en su momento los 12.000 millones, llegando a desinvertir, incluso, con la venta del gran edificio de que dispone la compañía en Madrid. ¿Se está llevando a cabo este progra-

ma? Porque tampoco me ha parecido oírle nada al respecto en su exposición.

Existe otro tema pendiente y grave del que tampoco ha hablado, y es sobre la necesidad de reducir plantilla en el tema global de la compañía, en el que, incluso, usted mismo aventuró la cifra de 750 personas. Nos gustaría conocer si esto es así y en qué situación se encuentra.

Otro objetivo importante al que tampoco ha aludido hoy es el hecho de que estamos ante una inminente liberalización del sector que, según se ha anunciado, se va a producir en el año 1993. Le querríamos preguntar si esa fecha está de acuerdo con los planes del plan estratégico, o a la empresa le gustaría prolongarlo más para ganar tiempo a la vista de la situación de debilidad que en estos momentos puede existir ante sus competidores europeos. Porque, efectivamente, a partir del momento en que se liberalice, aquí puede venir cualquier empresa establecerse y hacer la competencia a pesar de que la compañía que usted preside represente todavía un negocio del orden del 60 por ciento; pero a las empresas que vengan les cabe entrar vía participaciones que, en definitiva, supondrá también una forma de liberalizar, y no sólo eso, sino incluso de privatizar alguno de los aspectos.

En cuanto a los proyectos de objetivos que se habían apuntado, usted ha dado algunos muy optimistas y nosotros celebraríamos que fueran ciertos, pero según datos facilitados por ustedes en otras ocasiones fijaba los resultados en operaciones en unas pérdidas de 1.900 millones en 1990, en unas ganancias ya de 700 millones en 1991 —que de acuerdo con las cifras tuyas, en agosto parece ser que va a ser cierto—, pero elevaba la cifra en el próximo año a más de 800 millones. Me gustaría saber si esa línea ascendente se va a cumplir o no, y también si ese anuncio de bajada de subvenciones de 4.990 a 2.991 va a pasar a positivo ya en 1992 con 287 millones que fue la cifra que usted dijo.

Le hemos oído decir una vez más que Trasmediterránea cotiza en Bolsa, estando privatizado solamente un tres por ciento de su capital, y creo que en 1987 hubo un intento de ir a un 40 por ciento que no pudo realizarse por el «crack» económico de aquella época, pero, indudablemente, era una tendencia a la privatización en aquel momento. Nuestra pregunta es si, efectivamente, el camino real de Trasmediterránea es ir a una privatización parcial en su vía total y a qué ritmo. Díganos sinceramente cuál es su opinión. Porque habrá que hablar también de liberalizar tarifas con la llegada del acta única europea, cuestión que será importantísima para empezar a ver entonces cómo funciona todo este tipo de conferencias, como Copecan, etcétera.

Esto es todo, señor Presidente, para dejar paso a mi compañero, don Alfonso Soriano.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Soriano tiene la palabra, al cual ruego brevedad en su intervención.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: En primer lugar, quería agradecer la presencia en el Congreso de los

Diputados y en esta Comisión del Presidente de Trasméditerránea.

Entrando ya directamente en el análisis de la actuación de Trasméditerránea en relación con las Islas Canarias, tengo que decir que, como supongo que conocerá bien el señor Presidente de la Compañía Trasméditerránea, la misma es objeto un día sí y otro también de frecuentes noticias en la prensa derivadas de su mal funcionamiento, hasta el punto de que allí, tanto los empresarios, como las cámaras de comercio, como la patronal de alimentación y otros muchos organismos, como pueden ser las empresas exportadoras de plátanos, se niegan a admitir la situación actual existente de la Compañía Trasméditerránea con Canarias puesto que, realmente, lo que existe es una clara actuación abusiva de los «pool» de las navieras Intercan y Copecan, que vienen a monopolizar, de hecho, el transporte marítimo entre las islas, la primera de ellas, y con la Península la segunda.

Estos grupos empresariales vienen denunciando que los continuos despropósitos de estos monopolios, de los que hay una casuística interminable, y sus fuertes beneficios por los altos costes de los fletes lo están pagando finalmente los consumidores canarios. Lo que quiero decir es que este saneamiento de la empresa, en definitiva, lo están pagando los consumidores canarios. Los empresarios vienen denunciando los continuos despropósitos de estos «pool», que vienen a funcionar «de facto» como una empresa monopolística, que está dando lugar incluso a recursos que se están interponiendo ante el Tribunal de Defensa de la Competencia e incluso ante las instituciones europeas.

Sería interminable poner ejemplos de malos funcionamientos. Por ejemplo, se han quitado los fruteros que venían trayendo la fruta desde Canarias a la península y han sido sustituidos por varios barcos congeladores que tienen gravísimos problemas. Los empresarios agrícolas han puesto de manifiesto que este verano han sufrido unas averías del orden del 25 por ciento, que tardan en llegar a Barcelona mucho más que los anteriores barcos. Refiriéndonos en concreto a la carestía de los precios de los fletes, esta misma mañana me decía el presidente de la CREP, de Tenerife, que los fletes de Canarias-península vienen a costar prácticamente igual que los fletes que les cobran por el transporte del plátano de Martinica y Guadalupe hasta el continente europeo. ¿Cuál es la razón? La razón es que estos barcos que trasladan la fruta de Martinica y Guadalupe al continente europeo son barcos de 8.000 toneladas, mientras que los barcos de Trasméditerránea son pequeños, de 800 toneladas, en malas condiciones, que están provocando gravísimos trastornos a los agricultores y, en definitiva, a los consumidores de las Islas Canarias.

Los barcos que se están contratando por los tomateros canarios, por ASETO en concreto, son japoneses, que salen más baratos para llevar la fruta al Reino Unido y que vienen sin carga a Canarias que los barcos que están trasladando las frutas agrícolas desde Canarias a la península.

Yo podría poner muchos ejemplos de como están ac-

tuando los fletes. Por ejemplo, se pone de manifiesto que con la desaparición de los descuentos, los incrementos de fletes, que se habían establecido en el 5,5 por ciento para este año para Intercan, se han convertido en realidad en el 44 por ciento, dicen los empresarios; 38 puntos más de lo previsto, o lo que es lo mismo, un incremento del 699 por ciento sobre la subida prevista.

El transporte de una plataforma de 20 toneladas, servicio puerta a puerta, trayecto Tenerife-Santa Cruz de la Palma, costaba en agosto de 1990 —y son datos de los propios empresarios— 62.976 pesetas. En junio de 1991 pasó a costar 81.665 pesetas, con un incremento del 29,68 por ciento, y en julio de 1991 el coste era ya de 90.876 pesetas. En definitiva, un incremento acumulado del 44,29 por ciento en tan corto período de tiempo de 1990 a 1991.

Otro ejemplo que puede ilustrar las afirmaciones que aquí se vienen indicando y que ponen de manifiesto el elevado encarecimiento de los fletes respecto de Canarias. El transporte de un contenedor de 40 pies, de Amberes a La Palma ofrece las siguientes cifras: Amberes-Tenerife, 219.780 pesetas; transbordo de Tenerife a La Palma, 219.618 pesetas, prácticamente el mismo precio. El precio total se sitúa en 439.398 pesetas. Curiosamente, el transporte de Amberes a Tenerife lo realiza una compañía extranjera y de Tenerife a La Palma una que se llama Intercan. Podríamos poner multitud de ejemplos que, para no alargar mi intervención dada la benevolencia que me ha dispensado el señor Presidente, quisiera resumir indicando que los fletes se están poniendo a una distancia tal, respecto de los productos canarios, que lejos de acercarnos a la península y al continente europeo nos están alejando cada vez más, con lo cual el coste de la lejanía y de la insularidad reconocido en la Constitución estamos, en definitiva, pagándolo los canarios.

Quiero anticipar que mi Grupo va a presentar una proposición no de ley para que por parte del ministerio correspondiente se elabore un estudio que sea sometido a esta Cámara, analizando el funcionamiento de los transportes y de las comunicaciones con Canarias: correos, teléfono, transportes marítimos y aéreos, porque realmente la situación es alarmante con vistas al mercado único y con vistas a la competitividad que nos va a aportar el Mercado Común en fecha próxima.

Mi compañero señor Camisón ha hablado de la liberalización del sector en el año 1993. Yo me pregunto ¿cómo va Trasméditerránea con estos precios a poder competir a partir del 1 de enero de 1993, que está a la vuelta de la esquina? ¿Es cierto lo que se ha dicho en determinados sectores de Canarias de que Trasméditerránea está solicitando retrasar la liberalización más allá del año 1993?

Por último, quisiera referirme, también muy brevemente, a una noticia aparecida en la prensa de Canarias; como digo, tengo infinidad de recortes de prensa, porque raro es el día que no se publican en toda la prensa de Canarias ataques de los empresarios, de los usuarios en contra de la Compañía Trasméditerránea. Cualquier lector de los periódicos sabe que esto está a la orden del día. Por ejemplo, se publica la noticia de que hay un grupo de empresas, Transportes Carrillo, que presenta suspensión de pa-

gos y que en la Trasmediterránea había caras serias ante la dimensión de esta situación. Esta es una empresa que ha venido funcionando con el beneplácito de Trasmediterránea. En realidad es un «pool» de empresas que está constituido por Transportes Carrillo, S. A.; Transportes José Carrillo, S. A.; Transportes Frigoríficos del Sur, S. A., y Transportes Frigoríficos Andaluces, S. S. En definitiva, son del mismo propietario y vienen teniendo un trato de preferencia con la Compañía Trasmediterránea, hasta el punto de que en los datos que poseo figura que las cantidades que se le adeudan a la Compañía en estos momentos son muy elevadas y que a pesar de venirse arrastrando esta deuda desde años anteriores, por parte de la Compañía Trasmediterránea se les ha venido autorizando un aplazamiento en sus pagos.

Con Independencia de que este Diputado tiene solicitada...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego concluya, señor Soriano.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Concluyo, señor Presidente.

Con independencia de que este Diputado tiene pedida la comparecencia del señor Ministro para que venga a explicar la situación real y el trato de favor que ha merecido este grupo de empresas respecto a la Compañía Trasmediterránea, quisiera que el señor Presidente tuviera la amabilidad de contestarme sobre cuál ha sido la forma de pago de los fletes de estas cuatro firmas; sobre el índice de endeudamiento o riesgo con Trasmediterránea de estas cuatro firmas; sobre el índice de impagados de estas cuatro firmas durante el año 1990; sobre el índice de renovación de letras de estas cuatro firmas durante el año 1990. Obra en mi poder un estudio detallado de la deuda que tiene contraída el Grupo Garrido con diferentes compañías de «leasing» en España y, por las referencias que tengo, son varios los miles de millones que se adeudan a Trasmediterránea y que vienen arrastrándose desde años, sin que por parte de la Compañía Trasmediterránea se hayan adoptado medidas que impidan a este Grupo de empresas seguir utilizando los transportes de la misma.

Podría alargar mi intervención, pero creo que con esto es suficiente por lo que se refiere a la problemática canaria.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, en nombre de mi Grupo quiero también dar las gracias por su comparecencia al señor Presidente de la Compañía Trasmediterránea y aprovechar la comparecencia solicitada por otro Grupo, en este caso el Popular, para exponerle una consideración muy sencilla en relación con lo que usted ha manifestado sobre el plan estratégico y derivarla hacia un asunto de carácter singular o territorialmente no de todo el Estado.

Creo que el señor Presidente de la Compañía Trasme-

diterránea entenderá con este Diputado que la estructura de la propia Compañía no puede considerarse normal, aunque el ámbito de su naturaleza jurídica sea de carácter privado y funcione como tal en el mundo mercantil, en el mundo civil. Pero la Compañía Trasmediterránea no es exactamente un negocio privado. Partiendo de esta consideración, si estamos de acuerdo en esto, esta naturaleza implicaría ventajas y desventajas para la Compañía Trasmediterránea. Por ventajas se entiende determinadas preferencias en las concesiones de líneas o estas subvenciones de las que hablaba usted anteriormente, etcétera. Por desventajas, indudablemente las que tienen que asumir determinados «servicios públicos» —entre comillas— que el Estado debe cumplir. Lo que ocurre es que no se sabe exactamente dónde está la línea de flotación entre lo que realmente sería la mala gestión de una empresa peculiar que coopera a cumplir servicios públicos —y, por tanto, dónde deben extremarse todas las medidas que la conviertan en un negocio rentable, como todo negocio debe ser— y cuál es el momento en el que debe asumir determinadas pérdidas en función de que está cumpliendo su servicio público.

Indudablemente, ésta es una zona muy difícil de distinguir. Esto quiero elevarlo al Presidente de la Trasmediterránea y trasplantarlo a un caso particular. Este verano ustedes suprimen la línea Alicante-Ibiza-Alicante. Estamos ante una concesión del Estado y la compañía —sin otro aviso que el que entiendo yo se deduce del plan estratégico que usted ha señalado y de un estudio de costes— decide suprimirla. El servicio prestado por otra compañía privada ha sido lamentable, desastroso, casi vergonzoso, diría yo. ¿Es ésta la línea de actuación que va a seguir la Compañía Trasmediterránea con todo aquel servicio que no sea rentable? ¿No hay concesiones al no negocio particular y privado por parte de la Compañía Trasmediterránea?

Simplemente quería plantearle esto y darle las gracias por su contestación.

El señor **PRESIDENTE**: Simplemente querría recordar a SS. SS. que el objeto de la comparecencia está especificado en el orden del día, y es el plan estratégico de la Compañía. A los otros temas el señor Presidente podrá contestar o no, pero no tiene obligación de hacerlo más que en los temas que se corresponden exactamente con el motivo de la comparecencia.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Costa.

El señor **COSTA COSTA**: En primer lugar, permítanme agradecer la presencia aquí del señor Presidente de Trasmediterránea para presentar el plan estratégico de la compañía que afecta tanto a ciudadanos como a territorios de España.

Para fijar nuestra posición partiremos del análisis de los factores que, a nuestro entender, deben configurar la política de la Compañía Trasmediterránea en el nuevo marco del mercado único europeo, que se va a abrir en el año 1993. En primer lugar, la consideración de servicio público que tiene el transporte marítimo en algunas de

sus líneas. En segundo lugar, la adecuación de los medios materiales de cada una de las líneas de negocio y la implantación de sistemas de calidad en las mismas. En tercer lugar, la regulación de un marco general en que desarrolle su actividad la Compañía Trasmediterránea. Finalmente, algunas consideraciones de lo que son opiniones políticas perfectamente respetables, pero contradictorias en sus mismas actuaciones.

La consideración de servicio público hace que la compañía deba atender servicios de dudosa rentabilidad económica pero de gran importancia social, como son algunos servicios de transporte de personas y mercancías en algunas islas. Este es a veces el único medio de transporte disponible para estas actuaciones que deben buscar fórmulas como las que están en vigor actualmente, que no son otras que el contrato-programa, que garanticen la continuidad de la prestación de este servicio público. Por ello, abogamos, en los lugares en donde esto sea estrictamente necesario y en donde sea imposible la viabilidad económica de estas líneas, por que se mantengan claramente delimitados los contratos-programa con el Estado, evaluando el coste de estas líneas en cada caso.

En segundo lugar, la adecuación de los medios materiales a cada una de las unidades de negocio de la compañía y la introducción de mayores «ratio» de calidad en la prestación de los servicios de estas líneas entendemos que es una de las medidas básicas para dotarse de elementos de competitividad. Ello implica medidas que requieren del mayor acuerdo para su eficacia, pero es también cierto que la compañía necesita modernizar y dimensionar adecuadamente su flota a la evolución que viene produciéndose en la demanda de transporte marítimo, así como a la evolución socioeconómica española. En ese sentido, es especialmente importante dimensionar los buques de acuerdo con las necesidades de cada línea, tanto en lo referente a transporte de pasajeros como de vehículos y mercancías.

El Grupo Parlamentario Socialista considera conveniente el estudio de implantación de mayores frecuencias en determinadas líneas con buques que permitan por su dimensión mantener esta frecuencia en las comunicaciones, introducir sistemas que evalúen la calidad tendentes a mejorar los servicios que se prestan a los usuarios del transporte marítimo. En este sentido nos gustaría conocer con mayor precisión el proyecto que está en construcción en la empresa Bazán con ayuda de I + D, investigación más desarrollo, del ferry para pasaje y carga, al que ha hecho referencia el Presidente de Trasmediterránea.

También nos gustaría conocer con mayor precisión las nuevas líneas y las mayores frecuencias que contienen el plan estratégico, si esto es posible en este momento procesal.

Y en tercer lugar, dentro de este apartado, queremos conocer qué nivel de cumplimiento tiene el plan de informatización de la compañía, y muy especialmente en lo que hace referencia a reservas, pero también del plan de informatización en su conjunto, porque entendemos que ello actúa sobre elementos de competitividad y de calidad del conjunto de la compañía.

Por otro lado, está el marco general en el que la compañía desarrolla su actividad. No es menos cierto, señor Presidente, que la eficacia del plan estratégico viene también determinada por el marco general en que éste se va a desarrollar. Respecto a éste hay que hacer algunas consideraciones de interés general para el sector del transporte marítimo y para las comunicaciones en general.

En 1993 entrará en vigor la liberalización del transporte en el marco de la Comunidad Económica Europea. Para esta fecha, las empresas de transporte públicas y privadas deberán estar en condiciones de someterse a mayores niveles de competencia. Existen datos preocupantes en este aspecto en el sector. La competitividad no parece que pueda sustentarse en el futuro sobre la base de incumplimientos de tipo social o empresarial, y esto no afecta solamente a la Compañía Trasmediterránea pero sí afecta al sector y, por tanto, indirectamente y de una forma sustancial a la Compañía Trasmediterránea.

Se han puesto en cuestión por determinados sectores sociales los convenios suscritos entre distintas navieras, léase Copecan y Balcom. No es menos cierto que hay una grave contradicción política entre las posturas de algunos grupos políticos en este Parlamento y en otras regiones. El Partido Popular con una mayoría absoluta en el Parlamento de las islas Baleares, hace quince días votaba en contra de que se recurriera el convenio Balcom para las islas Baleares. Supongo que lo hacía con el conocimiento de los datos que afectan al conjunto del sector. Y no es menos cierto que también son absolutamente incompatibles dos intervenciones que se han hecho aquí, una sobre liberalización del transporte y otra sobre subvenciones generalizadas al transporte. Yo creo que algunos grupos se tienen que aclarar en sus exposiciones y mantener una posición de Estado en una materia que evidentemente es importante y es básica para los archipiélagos canario y balear.

El cuestionamiento de los términos en los que se desarrolla la libre competencia y del efecto que esto tiene sobre los precios daría lugar a un debate más amplio que seguramente el que debe tener lugar en esta comparecencia. Pero del conocimiento del conjunto de los datos seguramente llegaríamos a una conclusión absolutamente distinta de la que ha llegado aquí alguna señoría y que nos daría como resultado el que si se aplicara la libre competencia de verdad no existiría otra compañía en el transporte marítimo español que la Trasmediterránea. Seguramente llegaríamos a esta conclusión, y permítame hacer esta aventurada afirmación que he hecho desde el conocimiento de algunos datos que seguramente S. S. también podría conocer si buscara el tiempo suficiente para informarse...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Costa, no establezca diálogo con otros grupos. Este no es un turno de debate, sino un turno de solicitud de información al Presidente de la Compañía. Le ruego que se dirija al Presidente de la Compañía.

El señor **COSTA COSTA**: Señor Presidente, le ruego

disculpe y me dirijo al Presidente de la Compañía en la consideración de estos datos que afectan al funcionamiento de la Compañía de una manera sustancial, pero para aplicar estos datos es necesario conocer el marco en que se desarrollan y conocer las posturas sociales que pretenden incidir en el funcionamiento de la Compañía. He dicho que seguramente el conocimiento de estos datos, no por los medios de comunicación, sino por las fuentes fiables de los mismos, daría lugar a conclusiones distintas a las que han llegado.

Y permítame en este marco que hemos descrito, con estos tres puntos básicos de actuación, felicitarle, primero, por las coincidencias que como no podría ser de otra manera nuestro Grupo tiene con el plan estratégico de la Compañía y con la presentación que ha hecho el señor Presidente hoy aquí. Permítame también felicitarle por el cumplimiento de los resultados previstos para 1991, unos resultados que hay que calificar claramente de exitosos, todo ello conseguido manteniendo el mismo nivel de prestación de servicios que se venía dando y, por tanto, plenamente atribuible a la gestión de la Compañía por la dirección actual, siendo ello, si cabe, más meritorio.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Presidente de la Compañía Trasmediterránea.

Naturalmente, sólo tiene obligación de responder a las cuestiones relacionadas con el plan estratégico. Sobre las otras cuestiones, es opcional que las conteste, si puede o no.

El señor **PRESIDENTE DE TRASMEDITERRANEA** (Delso Heras): Señor Presidente, voy a intentar responder a todos porque es una oportunidad de explicar un sector que a lo mejor tiene poco «glamour», y éste es un buen foro para que todos lo conozcamos.

Voy a intentar responder a todas las preguntas realizadas por el señor Camisón, algunas coinciden con las de otros ponentes. La decisión de cambio del anterior presidente de Naviera Mallorquina es una cuestión que no me compete a mí. Actualmente está de presidente no ejecutivo de Naviera Mallorquina. Aunque Naviera Mallorquina es una compañía separada, es una filial al cien por cien nuestra, está totalmente integrada en la gestión en Trasmediterránea; es decir, la utilización de sus activos, de sus buques, etcétera, está dirigida por el consejero delegado de Naviera Mallorquina, que es a su vez el director general de la zona de Baleares. La situación financiera de Naviera Mallorquina el año pasado fue de unas pérdidas de cerca de 900 millones. Este año va a perder 420 millones y en 1992 ganará unos 120 millones de pesetas. Evidentemente, estos números, como pueden imaginarse, están totalmente dotados y saneados en la cuenta de pérdidas y ganancias que les he presentado antes.

Respecto a Copecan, no son tres navieras, son seis. Libre competencia o no libre competencia, críticas o no críticas, yo les quiero recordar que Trasmediterránea tiene en Copecan una cuota del 37 por ciento, lo cual nos lleva a un análisis muy claro y que todos conocemos en muchí-

simos países y sobre todo en los mediterráneos. Hay una tendencia morbosa a criticar al público. En Copecan, como en todos los negocios, hay problemas, hay fallos, etcétera. Lo que no es menos cierto es que todos los fallos se cargan a Trasmediterránea, y sólo representamos el 37 por ciento.

Por ejemplo, el señor Soriano ha dicho después que si los barcos fruteros... Trasmediterránea no ha tenido nunca barcos fruteros; eran de otras compañías, no es nuestro problema. Y asumo los problemas porque, al formar un «pool», tengo que responder por todos los del «pool». Y aquí entro en lo que es un «pool». «Pools» o conferencias son unos modelos de asociación totalmente aceptados por la ONU, por el GATT, y es el modelo de funcionamiento en el transporte para optimizar los recursos. Por otra parte, también el cliente, la otra parte del mostrador, forma «pools». Usted ha mencionado las conferencias de plátanos, las CREP. Son cientos o miles de productores de plátano que se conforman en una conferencia, en un acuerdo empresarial, para obtener mejores precios. ¿Qué es lo que pasaba? Y me adelanto a muchas preguntas. Que los navieros teníamos una guerra entre nosotros, el «pool» no estaba organizado, y entonces jugaban con nosotros para ir a uno, a otro y a otro —cosa que nosotros hacemos en la vida diaria cuando vamos de compras—, y nos rebajaban los precios. Esto es cierto. ¿Qué ha pasado? Simplemente, que nos hemos coordinado y estamos en estos momentos aplicando tarifas del año 1988. ¿Cómo hemos estado funcionando hasta mayo-julio, que se conformaron los «pools»? Estábamos aplicando las tarifas del 88, con reducciones hasta del 40 por ciento. ¿Qué es lo que ha pasado? Que nos hemos agrupado y hemos dicho: No vamos a actualizar las tarifas, simplemente vamos a cobrar las tarifas del año 88. Y eso, evidentemente, ha supuesto un incremento. Esto es lo que ha pasado, pero igual que cuando la otra parte del mostrador juega a sus asociaciones, que pueden ser por medio de la CREP o por medio de un agente de tránsito, que junta miles de toneladas y dice: Yo te pongo miles de toneladas y me haces tal precio. Es lo mismo. En todo el mundo del transporte funciona esto. Cuando un avión hace la línea Madrid-Bangkok o Roma-Bangkok, no hace competencia Alitalia a la THAI. Hay un «pool» entre Alitalia y la THAI, ponen medios más o menos homogéneos y, tanto ingresos como costes, van a medias, y da lo mismo que montes en un avión o que montes en otro; los ingresos y los costes llegan a las dos compañías. Así es como funciona el mundo del transporte, porque si no, con los costes de capital que tiene el transporte, sería imposible funcionar.

Con respecto al plan estratégico, el señor Camisón ha preguntado: dependencia o no, créditos extraordinarios, créditos del 88. Usted mismo lo ha dicho. Lo que han estado aprobando o lo que aprueban muchas veces son créditos que no son de ahora, no son créditos para que la Compañía sobreviva. Son créditos de los años 87, 88, 89, y son dos tipos de créditos. Uno es lo que yo llamo aportación del Estado, que no es una subvención, es un contrato firmado —por cierto, firmado con los March— en el cual, porque la Compañía, llamada también Trasmédi-

terránea, pusiera unos barcos a disposición, hay un acto contractual en el cual se paga a tanto por milla, a tanto por inversión —es un contrato endiablado—, a tanto por distintas «ratio», con lo cual eso no es una subvención. Y el segundo tipo son las bonificaciones a precios, que lo podríamos definir en cualquier otro producto. La entrada al cine cuesta cien o mil pesetas. Que usted quiere que los ciudadanos de tal zona o tal colectivo equis, jubilados, etcétera, vayan al cine por siete o por setecientas pesetas, el billete de entrada al cine seguirá costando cien, y las otras trescientas pesetas se las tendrá que pagar alguien al empresario. Por cierto —y ya lo he dicho antes en mi exposición—, estas bonificaciones no son sólo para nosotros; son también para otros navieros que también transportan a señores o a colectivos que tienen estas ventajas; ventajas que no dictamos nosotros.

Me gustaría dejar claro que, en mi opinión, desde el punto de vista económico, esto no es una subvención. Una subvención es cuando una empresa constantemente tiene un déficit recurrente y, para que no se coma el capital, hay que dejarla a cero o, si se quiere, en superávit; pero como poco a cero. En esta compañía, pese a recibir las aportaciones, podía seguir teniendo pérdidas. Nuestro objetivo, evidentemente, es dependencia cero, pero dependencia cero partiendo de un análisis apriorístico. Si nosotros seguimos haciendo una serie de líneas obligatorias deficitarias, algo nos tienen que pagar por esas líneas. ¿Donde está el punto ideal, la línea esa gris que decía el señor Diputado del CDS? Realmente, es difícil definirla. Ya hablaré después, pero creo que es bastante complicado contestar a esa pregunta en esto del servicio público o no público. Yo creo que hay una manera de definirlo.

El porqué de la motivación de dividir el organigrama entre áreas de negocios o áreas geográficas, la verdad es que no hay ninguna. Yo he hecho muchos organigramas en otros sectores —yo he estado toda la vida en la banca—, y hay varias maneras de hacer un organigrama; son asépticas. Lo mismo podíamos haber definido la Compañía por las áreas de producto, que son carga, pasaje y pasaje y carga. Se ha definido por áreas geográficas, cada una de las cuales llevan los productos que tienen, y no creo que sea nada significativo, ni bueno ni malo, con respecto a otro modelo conceptual de organigrama.

Con respecto a la gestión informática, ésta no es una área de producto, ésta es una área de medios; o sea, son medios que soportan la generación de negocio. Yo creo que ahí se está dando un salto importante. En estos momentos, prácticamente, el 97 por ciento de nuestras ventas se hacen a través de agencias de viajes. Todas las disponibilidades de la Compañía, desde mayo del año pasado, se ven por ordenador. A lo que no hemos llegado todavía es al «ticketing», esto de que vas a una agencia de viajes, pagas y te dan el billete directamente del ordenador. En estos momentos, sale en la pantalla y el señor de la agencia de viajes lo tiene que rellenar a mano. Creo —al Director de organización y servicios lo tengo aquí— que en febrero o marzo llegaremos al «ticketing» automático, como tiene Iberia o como tienen otras compañías.

Me ha preguntado S. S. sobre cómo ha ido el puente

marítimo del Estrecho. Yo creo que ha ido perfectamente. Le recuerdo también que en Ceuta hay otra compañía, estamos al 50 por ciento del negocio; y con respecto a Tánger, tenemos el 25 por ciento. Hay otras tres compañías, además de la nuestra: dos marroquíes: Comarit, Limadet, ésta participada al 50 por ciento por nosotros, e Isnasa. Yo creo que el puente ha ido perfectamente. El gran tema del Estrecho, que los que sean de aquella zona lo viven, nosotros lo vivimos, es el tema de paso de los emigrantes, tanto a la ida como a la vuelta, que es fortísimo y puede crear tensiones sociales tanto en un sitio como en otro. Ha funcionado, creo, perfectamente.

El plan de inversiones, efectivamente, son 60.000 millones o son 22.000. Nosotros hemos definido un plan a diez años. Lo que pasa es que la primera parte del plan, lo teníamos más real, son las inversiones de los tres barcos de Canarias, que son entre 19.000 y 22.000 millones, dependiendo de intercalarios. Evidentemente, llegaban a 60.000 millones, pero ya en los años 95, 96 y 98, cuando tengamos que renovar la flota de Baleares y la flota del Estrecho. Estas diferencias periodísticas, etcétera, son por confusión de cifras. En estos momentos lo que tenemos invertido es el barco construido en Finlandia más los dos barcos en la Unión Naval de Levante, al margen del barco marroquí de que no lo contabilizamos porque no está en nuestro balance, está como filial, pero no entra la inversión en nuestro balance.

Desinversiones. Yo sí las he mencionado. Lo que pasa es que las he mencionado bajo un método economicista: monetarización de activos no necesarios para el negocio diario. Eso quiere decir que es la movilización de todas aquellas partidas del balance que no están produciendo nada, y no me está produciendo nada un edificio en la mejor zona de Madrid. Esto no es un banco, no necesitamos un edificio representativo. Nosotros lo mismo podíamos estar en la carretera de Burgos o en Legazpi. No somos una oficina, un sitio que necesite un punto de venta sofisticado. Nuestros puntos sofisticados deben estar en los barcos y en los puertos, no en Madrid. Esa monetarización de activos que son: venta de edificios que nos sobran, más barcos viejos, nos ayuda, junto con el «cash flow» y junto con el endeudamiento bancario, a soportar estas inversiones de 23.000 millones en un momento de 60.000 al final. El edificio principal nuestro de Azca se ha vendido, se ha vendido al «holding» de Cajas de Ahorro de la región centro de París, y otro edificio en Barcelona se ha vendido a otro grupo francés.

Reducción de plantillas. Evidentemente y lo he dicho en mi exposición, había un exceso importante de plantillas. La reducción de plantillas se está cumpliendo, quizá con el doble de velocidad de lo previsto y con una buena aceptación en clima social por los sindicatos, y sé que esto es duro decirlo, pero la verdad es que se les han dado las explicaciones, se les explica cualquier actuación de la Compañía; no es nada agradable, pero lo necesitaba la Compañía, y se está cumpliendo el plan que eran 750 en tres años. En estos momentos estamos superando la media de los 250 anuales. La prueba es que no ha habido ninguna conflictividad exacerbada más allá de la normal en el mundo del transporte.

La liberalización del sector es motivo de otra serie de preguntas. El sector está liberalizado. De hecho, la Compañía Trasmediterránea no tiene el monopolio. El sector se liberalizó hace cuatro, cinco o seis años, no tiene monopolio y a cualquier naviero que tenga barco, que tenga recursos económicos y que quiera poner una línea regular permanente, la Dirección General de Marina Mercante le puede, si lo tiene a bien, conceder una línea. Otra cosa es que un barco vale 12.000 millones de pesetas, un barco ferry, eso es distinto, y que durante muchísimos días del año se pierde, y que nuestros barcos, por esto de la excepcionalidad, muchísimos días del año van con 60 tripulantes y 12 pasajeros. Estos es dramático.

Si nos da miedo en cuanto a la liberalización, y esto forma parte de las otras preguntas, somos la tercera compañía de Europa, la séptima del mundo. Tampoco hay tantos tan grandes que vayan a venir. Tampoco esto es un negocio tan redondo. Noruega tiene 13.000 islas, el Báltico es un mundo de islas, Copenhague está cerca de Oslo y de Helsinki, a tres horas. Aquí tampoco tenemos tantos tráficos como para que nos pensemos que, al margen de tráficos en que vienes de Suramérica y vas a tal sitio y de paso paras en Canarias pero eso no es una línea regular, no hay tanto negocio. Estamos preparados y no nos da miedo

En relación con otra pregunta, no hemos pedido el retraso en la liberalización, que nos vendría de maravilla, igual que lo están pidiendo los griegos y los italianos, porque todo lo que retrase la competencia te viene bien; no lo hemos pedido porque negarse a una cosa evidente, es decir, negarse a Bruselas es absurdo. Estamos preparados y todo el plan estratégico está basado en eso, y no estamos pidiendo nada. Lo único que vamos a pedir respecto a los que vengan, si es que viene alguno, es que nosotros obtengamos las mismas condiciones que obtienen ellos; es decir, si tienen condiciones: de trato al personal, de seguridad social, de fiscalidad, etcétera, nosotros 'y hablo no sólo por Trasmediterránea, sino por el resto de los navieros españoles queremos tener las mismas condiciones que tienen ellos.

Me preguntaba el señor Camisón por ganancias y proyecciones. Yo espero que generemos muchísimos más resultados positivos que los previstos en el plan, y la prueba es que el primer año hemos doblado con creces las proyecciones que pueden ustedes ver aquí en el escenario optimista. Las proyecciones para el año 1992 pueden llegar a triplicar las previstas en el escenario optimista, pero todo partiendo de un tema ya lo explicaré cuando le dé respuesta al señor representante del CDS, que es muy importante, que es dónde veo yo el corte de la línea gris.

Privatización, liberalización de tarifas y conferencias. Yo creo que la privatización de la Compañía o no privatización no tiene que ver nada con la liberalización. Las tarifas están liberalizadas; las tarifas de carga están liberalizadas desde hace cuatro o cinco años; las tarifas de pasaje se han liberalizado el año pasado, para nosotros y para todas las Compañías. Otra cosa es que formemos «pools» y entonces parezca que no están liberalizadas, pero realmente lo están. Esto creo que no tiene que ver

nada con la privatización. Efectivamente en 1987 se pensaba salir a Bolsa, llevar a Bolsa un treinta y tantos por ciento más, hasta llegar a un 40 por ciento. Yo me acuerdo que estaba de consejero delegado de la Caja Postal y fue uno de los bancos que obtuvo el mandato; vino el «crash» de 1987 de la Bolsa de Nueva York y se tuvo que cortar esto.

Estamos en esa línea. La pregunta ha sido muy directa. Estamos en esa línea. Creemos que es un método financiero como otro cualquiera de obtener recursos para la Compañía, y creo que la Compañía presenta unos resultados de tal manera que pueden hacer soportar una presencia más amplia en Bolsa, honesta y rentable para el accionista. Otra cosa es que las condiciones de Bolsa —lo estamos viendo que los mercados monetarios en estos momentos— no son los más apropiados, pero siempre se puede buscar el momento oportuno; esta es una cuestión de las casas de Bolsa, los aspectos financieros, cuándo es el momento, y los sistemas de colocación, etcétera.

En cualquier caso, yo siempre me hago una pregunta personal, si me permite el Presidente, de distinguir qué es esto de privatización o no privatización, porque salir a Bolsa es un mecanismo normal del mundo financiero, no significa una privatización, económicamente no se llama privatización; privatización es vendérselo a un particular, entero. Nosotros estamos por una salida a Bolsa, que es un mecanismo financiero totalmente aceptable en la economía occidental.

Con respecto al señor Soriano, me hablaba del mal funcionamiento del servicio con Canarias. Simplemente quiero decir —creo que lo he dicho antes— que tenemos un 30 por ciento de la cuota y, en cualquier caso, tenemos un 30 por ciento de la culpa. Yo no niego que haya un mal funcionamiento, no lo niego en absoluto, se lo he dicho así a los presidentes de la CREP. Y partimos de que la flota española es obsoleta, no sólo la de Trasmediterránea. Es más, nuestros barcos son los más modernos, porque hemos sido los que hemos tenido más capacidad de renovación de flota, y ahí hay problemas. Estamos hablando a fondo con los tres presidentes de la CREP, y hay problemas y tienen mucha razón. Ahora, que sepamos, y por lo menos directamente con ellos, lo reconocen, la gran molestia que ha habido ha sido la adecuación de tarifas; es decir, se ha acabado la guerra que teníamos nosotros y entonces nos hemos unido todos como una piña. Ese es el gran problema.

En cuanto a los fruteros, ya le he dicho antes que nunca hemos tenido. El incremento de fletes ha sido debido a esto, y hay una falacia con esto de que una carga desde Martinica o desde Hamburgo hasta Canarias cuesta lo mismo. No es verdad. Lo que pasa es que en los precios de las navieras españolas se incluyen gastos de puerto, gastos de transporte, gastos de amarre, etcétera, y vienen desglosados en la factura. Cuando hablamos entre nosotros reímos mucho, como concretamente el otro día con el presidente de la CREP de La Palma, que nos decía: Soy presidente de una naviera. Dime también los costos de puerto que tienes en Hamburgo, que no me los dices.

Es metafísicamente imposible, pese a que los costes de

otras navieras sean menores, que lleven marineros filipinos, etcétera; es metafísicamente imposible, simplemente por millas navegadas, combustible, etcétera. Lo que pasa es que no son cuentas homogéneas, y con eso se está jugando, y entiendo que se esté jugando porque son también empresarios y se tienen que defender, igual que nosotros nos hemos defendido, no sólo Trasmediterránea, sino el resto de navieros privados.

Ya he dicho antes que no estamos retrasando la liberalización. Es más, no creo que tuviéramos la fuerza necesaria. ¡Qué más quisiera yo tener la fuerza necesaria para imponer al Ministerio de Transporte y, a su vez, a Bruselas que la liberalización sea la carta mía!

Con respecto a transportes Carrillo...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego sintetice lo más posible las respuestas, pues estamos ya fuera de tiempo.

El señor **PRESIDENTE DE TRASMEDITERRANEA** (Delso Heras): La deuda que tiene con nosotros es de 1.015 millones de pesetas. Suspensión de pagos, según el señor Carrillo, forzada por nosotros; o sea, que beneplácito y acuerdo, en absoluto; a Transportes Carrillo, ninguna prebenda. Sigue montando porque paga en efectivo, si no, no montaría, porque se incrementaría la deuda. Ninguna prebenda; hubo suspensión de pagos: dentro de 8.000 millones, nos cogió con 1.015 millones. Es normal, nos puede coger, igual que a las compañías de «leasing» o a otros proveedores.

Respecto a la pregunta del representante del CDS sobre dónde está la línea entre lo público y lo privado, la verdad es que es bastante difícil de marcar, pero creo que la hemos marcado con una cuenta de pérdidas y ganancias que les he presentado a ustedes y que es el objetivo de la Compañía. Si la Compañía gana dinero, que no lo ganaba antes, y ahora lo está ganando, antes de aportación del Estado lo que comúnmente se llaman, y a mí me molesta, subvenciones, ¿gana o no gana? En estos momentos está ganando dinero la Compañía antes de la aportación del Estado. Con respecto a la pregunta del representante del CDS, ahí está esa línea gris que yo podría marcar. ¿Gana dinero antes de la aportación del Estado? En estos momentos sí. A su vez, la Compañía no renuncia a la aportación del Estado. Efectivamente, buscamos que sea lo menor posible, pero no renuncia, por la sencilla razón de que el Estado le obliga a hacer una serie de tráficos que si fuéramos a un criterio estrictamente economista no los haríamos. ¿Cómo se conjuga eso? Mídanos en la eficacia antes de la aportación del Estado. Creo que quizá ése sea un sistema para medir esa línea gris. Hasta ahora creo que lo estamos consiguiendo por primera vez en la historia de la Compañía y creo que ése es un mecanismo.

En la línea Alicante-Ibiza-Alicante perdíamos 200 millones de pesetas. La estaban cubriendo otros, creo que la han cubierto mal porque han tenido un accidente —Flebas—. No va a ser generalizado el concepto de quitar todas aquellas líneas que no sean rentables, porque quitaríamos muchas, pero con respecto a Alicante-Ibiza-Alican-

te no teníamos ni barco. Teníamos un hidro-foil, un ferry rápido, y tres horas en una lancha rápida son demasiadas, destrozan. Tenemos que ver también nuestros objetivos comerciales, y eso es echar pasajeros de cara al futuro; la inmensa mayoría de la gente llegaba mareada. Dicen algunos: pongan ustedes otra. No hay tráfico para poner otra; es que con la que hay, que está medio amortizada, estamos perdiendo 200 millones de pesetas. No hay tráficos recurrentes como para hacer una inversión de ese tipo.

Evidentemente, al margen de esta línea gris, intentamos compaginar dentro de los criterios de rentabilidad que nos guían, público y privado, servicio o no servicio, y quizá éste ha sido un caso, pero en otros sitios lo estamos cuidando, porque si no fuera por nosotros, posiblemente no iríamos a El Hierro, porque no es rentable, o no iríamos a Gomera todos los días porque tampoco es rentable. Lo que ha pasado con Alicante-Ibiza-Alicante es eso.

Respecto a la pregunta del señor Costa, del Grupo Socialista, relativa al proyecto I + D, tengo que decirle que es un proyecto que se está estudiando con Bazán y con un «consulting» italiano. El tema de I + D es el futuro de la navegación marítima porque significa andar, en lugar de a 15-18 nudos, a 30-35. Esto está conseguido con los barcos hidro-foil, jet-foil, con barcos pequeños, y todo el mundo está investigando cómo se pueden hacer barcos que funcionen a esa velocidad, transportando también coches y camiones. En estos momentos el proyecto que estamos llevando está tan avanzado como pueda estarlo el de Kawasaki, Mitsui, etcétera. Los tres primeros que den van a tener una buena generación de resultados, en este caso en Bazán, que sería un astillero muy importante porque este mercado tiene mucha venta. Se pueden construir muchas unidades para muchos sitios del mundo. Estamos en fase de investigación, prácticamente terminada, y estamos buscando los medios financieros para construir el barco. ¿Por qué no nos metemos directamente? Porque un barco no se sabe si funciona o no hasta que lo echas al mar y ves que la gente no se marea, así de sencillo. Este es un negocio muy antiguo que es un negocio de prueba y error. Ves si un barco es exitoso, como dicen los suramericanos, cuando ves si la gente se marea o no.

Ya me he referido al plan de informatización, sobre el que ha preguntado el señor Costa. Va bastante acelerado y el «ticketing», que es el objetivo máximo, estará funcionando entre febrero y mayo. Con respecto al marco general de liberalización, «pool», etcétera, ya he dado mi opinión. Ya he explicado cómo eran los «pools», es algo normal y la parte contratante hace los mismos acuerdos. Respecto a la liberalización creo que estamos preparados, que no van a venir tantos como se piensa, y es más, yo les diría que conozco otros presidentes de navieras fuertes europeas y si alguno tiene deseos de venir, es de la mano de nosotros; es decir, alguna línea media, conjunta, una «joint venture», o algo por el estilo.

A nosotros no se nos ocurriría, por mucha dimensión económica que tuviéramos, decir: voy a coger una línea en Italia, porque lo más seguro es que tuviéramos un de-

sastre financiero inmediato. Otra cosa es que dijéramos: vamos a hacerlo a medias con alguien italiano que tenga el «know how» de allí, etcétera. Esta es una práctica común en todo tipo de sectores.

Creo haber dado respuesta, en mi opinión, a las preguntas formuladas, aunque no sé si me habré extendido mucho.

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

— **DEL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE, PARA INFORMAR SOBRE EL CRITERIO DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES EN RELACION CON LAS TITULACIONES DE LA MARINA MERCANTE Y, ESPECIALMENTE, EN RELACION CON EL PERSONAL DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL CDS (Número de expediente 212/000767)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la siguiente comparecencia del señor Director General de la Marina Mercante, a quien ruego pase a ocupar su sitio en la Presidencia.

Ha sido solicitada su comparecencia por el Grupo Parlamentario del CDS, en relación con las titulaciones de la Marina Mercante y, especialmente, en relación con el personal de formación profesional náutico-pesquera.

Para hacer una breve exposición sobre esta situación, tiene la palabra, en primer lugar, el señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE** (Lobeto Lobo): Gracias, señor Presidente.

Señorías, hacía tiempo que no tenía el honor de venir a la Comisión a hablar de las cosas de los tripulantes y los barcos, y creo que es bueno poder estar hoy aquí para contarles algo sobre los elementos vivos del sector, concretamente sobre éste tan importante porque afecta a las personas.

En el año 1975 se estableció la condición superior universitaria de las enseñanzas náuticas. Posteriormente, por una ley que emanó de este Parlamento, concretamente la Ley Orgánica 11/1983 de Reforma Universitaria, se planteó la integración de las enseñanzas náuticas en la universidad. Sucesivamente, a partir de 1989, las escuelas de la marina civil de Gijón, Santander, Barcelona, La Coruña, Cádiz y Tenerife fueron integrándose en las respectivas universidades. Hay una escuela pendiente por causas ajenas a nuestra voluntad, porque ya ha pasado a la comisión mixta, que está pendiente de problemas de cupo, y espero que se resuelva rápidamente, que es la escuela de Bilbao. Por tanto, ese importante tema que tanto debate suscitó en su día está en una vía de solución satisfactoria. Tenemos un proceso, pues, prácticamente con-

cluido, en cuanto esta escuela de Bilbao esté incluida entre las que están integradas en la universidad.

Existe asimismo un cumplimiento de la normativa internacional y una normativa interna que desarrolla las titulaciones profesionales. La universidad dará las titulaciones académicas y hay unas titulaciones profesionales que, concretamente, de acuerdo con el Real Decreto 2061/81, son las de capitán de la Marina Mercante; piloto de primera de la Marina Mercante; piloto de segunda de la Marina Mercante, en la especialidad de puente; jefe de máquinas de la Marina Mercante; oficial de máquinas de primera clase y oficial de máquinas de segunda clase en las de máquinas, y oficial radioelectrónico de primera clase y oficial radioelectrónico de segunda en las de radioelectrónica.

Además de todo ello, en cumplimiento, como decía, del Convenio de la Organización Marítima Internacional de 1978 sobre formación, guardia y titulaciones, existen diversos certificados de especialidad: para aquellos que navegan en buques petroleros, en buques que transportan productos químicos, gases; de operador radiotelefonista para los capitanes y pilotos, de punteo automático, de manipulación de gas inerte, etcétera.

En aplicación también de ese Convenio internacional pongo especial énfasis en una cuestión que ustedes conocerán muy bien y que habrán seguido y que es todo lo relativo a seguridad. Para aplicar toda esa normativa internacional y comunitaria y, desde luego, salvaguardar y dar un salto importante en la materia de formación de seguridad de nuestras tripulaciones, de toda la flota, una Orden Ministerial de 29 de marzo de 1990 estableció unos certificados obligatorios, con unos períodos transitorios, en los cuales es obligado —valga la redundancia— que haya unos conocimientos de materia de lucha contra incendios, en materia de supervivencia en la mar, en distintos niveles, para todo el personal embarcado. Para ello hay una cooperación estrecha con las comunidades autónomas. Esta mañana hemos estado reunidos con representantes de la Comunidad Autónoma gallega, con la que tenemos una extraordinaria relación (no puede ser de otra forma porque, casualmente, es uno de los lugares de España donde más tripulaciones hay), y hay una serie de centros, privados y públicos, que imparten, amén de las escuelas y de otros órganos de la Administración, esta formación en seguridad.

También quiero destacarles que en el tema de puertos se ha avanzado, aunque queda camino por recorrer, en todo el tema relativo a la organización de la formación de los operadores de muelle. Concretamente todos estos cambios han tenido como consecuencia, para ir al punto específico de la relación de estos planes con los niveles de formación, que se haya producido una situación anterior en que era posible sustituir titulados superiores por titulados de formación profesional, ante el hecho de que en los años sesenta y setenta, como ustedes recordarán, hubo una emigración y había huecos en las flotas y entonces temporalmente la Administración podía autorizar a ese personal de titulación de formación profesional a ocupar plazas de oficiales. Eso produjo una situación de hecho,

no exactamente de derecho, y al aplicar en España el Convenio y entrar éste en vigor, había unos plazos para adecuar esa situación. Tuvo un gran debate, muchos conflictos, fue un tema muy caliente durante mucho tiempo, y en febrero de 1989 —fue uno de los objetivos desde que he sido nombrado Director General— a través del diálogo con la patronal, con los sindicatos y con las asociaciones y corporaciones del sector se llegó a un acuerdo para dar una solución a un tema que era complejo y que además tenía aristas jurídicas y que convenía resolverlo de una forma dialogada.

A raíz de ello, de la documentación que fue presentada por las distintas personas implicadas, es decir, 341 titulados, en relación con el personal de máquinas, se han dado 131 certificaciones; en relación con los patrones se han dado 70 certificaciones de servicio, con lo cual se defiende la posibilidad de esa persona de mantener esa situación; y no se ha encontrado solución, porque no reunían las condiciones que habían sido pactadas, 140 certificados.

También hay otro tema que estoy seguro que importará a muchas de las señorías presentes más especialmente, que es que había una situación de atraso en los temas denominados vulgarmente «golondrinas», con el personal que cada verano tenía que ir renovando estos pepes, etcétera. Hemos llegado a un acuerdo con las distintas administraciones y con el sector implicado, tanto empresarial como con los sindicatos y tripulantes, para hacer unos cursos de formación especial, sobre todo en materia de seguridad, puesto que llevan pasajeros y sería muy mal asunto, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana en el mar, del turismo y de todos, que hubiera algún problema que no pudieran ser capaces de resolver. Por lo tanto tenemos que decir que vamos a celebrar una serie de cursos, que están ya programados con ayuda especialmente en la zona de Mallorca y que esperamos resolver esa situación de una vez por todas de una forma coherente, que es garantizando que la formación de esas personas responsables de la vida del pasaje esté garantizada.

Por último, y a modo de resumen, quisiera decirles que antes de final de año esperamos que se resuelvan algunos de los problemas pendientes y que yo resumiría como sigue. En cuanto a los títulos académicos está pendiente que por parte del Consejo de Universidades, y ha habido debates y reuniones estas últimas semanas, se resuelva, de una forma adecuada a los distintos intereses, la denominación, las titulaciones, los currículos de las carreras: náutica, máquinas y radioelectrónica, que esperamos —ya que tenemos una cooperación estrecha con el Ministerio de Educación y Ciencia y con el Consejo y las distintas Universidades y con todos los interlocutores del sector— que haya una salida satisfactoria para todos.

En cuanto a los títulos profesionales, puesto que como les digo las universidades llevan la responsabilidad académica y nosotros, como prácticamente es un modelo homogéneo en todo el mundo, llevamos la parte profesional, los puntos concretos de nuestro plan de acción serían los siguientes. Fijar un nuevo marco de relaciones con las uni-

versidades, con las escuelas de la marina civil a través de oportunos convenios que permitan aprovechar la experiencia del profesorado de estas escuelas en la formación de profesionales de la mar. Ya se han firmado convenios con la Universidad Politécnica de Barcelona y están avanzados otros con La Coruña, Tenerife, Cádiz y Santander. Por lo tanto entre este año y el que viene seguramente ese nuevo marco de relaciones entre la Administración Central con las distintas universidades estará consolidado.

Impulsar la labor formativa que viene realizando el Instituto Europeo de Estudios Marítimos, tanto por la formación del personal funcionario y laboral (que exigirá la puesta en marcha de la nueva administración que contempla el anteproyecto de ley de puertos y marina mercante, que espero que ustedes tengan la oportunidad de sacar adelante en un período muy breve, una vez que el Gobierno lo apruebe) como en la formación de «master» en derecho marítimo y dirección de empresas, de gran prestigio en este momento y que van a significar una aportación importante en nuestro país a la regeneración del tejido empresarial y de gestión.

Desarrollo de aspectos formativos derivados de la aplicación del Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación. Es imprescindible que el personal de los remolcadores, de las lanchas, de la Cruz Roja, de todos los implicados en el campo del salvamento tenga una formación prácticamente permanente y tenemos que dar respuesta a ello.

Implantar un nuevo modelo profesional que abarque desde marinero a capitán, en el que teniendo en cuenta los avances introducidos por las innovaciones tecnológicas, se incorporen las experiencias nacionales e internacionales llevadas a cabo sobre polivalencia, máquina desasistida, etcétera, que permitan situar a nuestros profesionales en las mejores condiciones de competitividad, de cara a la entrada en vigor del mercado único europeo. Piensen ustedes que estamos hablando de que los barcos anteriores llevaban 30, 40, 50 tripulantes, y estamos pasando a que un petrolero de tamaño medio, algunos de los que hay en España, llevan ahora 17 tripulantes. Es evidente que hay que cambiar los currículos profesionales de todo ese personal, porque no es lo mismo 40 personas que 17, no sólo por el número, sino por la ordenación nueva de las funciones a bordo.

Por último, un tema en el que tenemos también puesta una gran ilusión es el que esperamos que el año que viene se ponga en funcionamiento, el centro de seguridad marítima integral, que está actualmente en construcción en Gijón, en cuya división de formación se impartirán todos aquellos cursos que exija el desarrollo total del plan de seguridad marítima.

Como ven, digamos que la respuesta, por acabar, está enmarcada dentro de una política más general de formación integral marítima, que desde luego no puede tener otro norte que nuestra integración total y homogénea en la Comunidad Europea, que yo diría que pasa de una situación vieja de debate a una situación nueva de diálogo, en la que creo que nuestros profesionales, que tienen, como ustedes saben, gran prestigio fuera, van a poder te-

ner la oportunidad de trabajar en España, los que puedan, y los que no, de trabajar fuera, pero no ya en esa condición de emigrantes en el campo europeo que tenían antes, sino como profesionales que esperamos de la máxima calificación.

Tengo por último unos breves datos tanto sobre certificados de los últimos años en la lucha contra incendios y en la supervivencia como sobre certificados de especialidad, pero si acaso, posteriormente, les dejaría a ustedes la información para no aburrirles ahora con las cifras.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo que ha solicitado la comparecencia tiene la palabra el señor Díaz Aguilar.

El señor **DÍAZ AGUILAR**: En primer lugar, señor Director General, gracias por haber hecho caso a esta petición de comparecencia solicitada por mi Grupo, el CDS. Bien es verdad que esta comparecencia fue solicitada el día 10 de diciembre de 1990, pero nunca es tarde si la dicha llega.

En mi conversación con usted previa a esta comparecencia, me ha satisfecho ver que el problema por el que fue hecha esta petición, en parte, ha sido obviado. En aquel momento el CDS, que como su propio Partido, está atento a cualquier tema que afecte tanto a las personas como a lo que significa justicia social, tenía y tiene una especial dedicación a estos temas. Si se retrotrae a la fecha anteriormente mencionada, recuerde que entonces era un tema candente y que estaban al borde del abismo unos profesionales que llevaban ejerciendo su profesión durante más de veinte años, bien es verdad en una situación anómala, pero ya constituida por esa dilatada experiencia.

En aquel momento hice unas manifestaciones a la prensa diciendo que si esos profesionales habían sido capaces de mantener una trayectoria digna durante veinte años, era imposible que la Administración en un momento determinado les pusiese de patitas en la calle sin más recursos. Esto era ilógico, no se daba en ningún sector de la Administración y era necesario solventarlo.

La cantidad de problemas que ha habido en la vida social española dilataron después la trayectoria de seguimiento de este tema. Me complace haberle oído decir hoy que este tema está casi resuelto, puesto que quedan unas 140 personas que no estaban en disposición —nadie puede acreditarse, porque en 20 años habrían podido regularizar la situación siguiendo los cursos— de acceder a esa homologación. Es una satisfacción para mí constatar que este problema no existe. Ahora bien, me gustaría saber si esas promesas de futuro como, por ejemplo, con relación a la formación profesional, por ejemplo, al centro de seguridad marítima integral, que tiene vigencia en estos momentos, como en el caso de la costa gallega, en donde se han dado casos verdaderamente tétricos, donde se ha demostrado la falta de helicópteros suficientes; en fin, si todo lo relacionado con este tema que usted conoce mejor que yo se va a poner en marcha con la mayor premura posible.

En cuanto a incendios, yo creo que es un tema en el que debería ser experto hasta el último marinero. Usted sabe que hay marineros hoy que no saben nadar. Eso es algo que debía corregirse. Yo que tengo el título de marinero —y del que me enorgullezco— puedo decirle que la formación del marinero en lo esencial es más bien baja. Es una profesión importante. El marinero es el que tiene que cumplir las órdenes de sus superiores. Sus superiores sabrán mucho, pero éste es el que las lleva a cabo con eficiencia. Hoy día, como bien ha dicho usted, un barco se maneja con bastante menos personal que antes, lógicamente: está informatizado y robotizado, y un marinero no solamente debe saber hacer nudos; tiene que saber algo más, y a eso es a lo que yo quiero incitarle, a que esos cursos de formación hagan que la marinería y los superiores sean tan eficientes como para hacer competencia en este mundo que se nos avecina del mercado único europeo.

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

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Castedo.

El señor **CASTEDO VILLAR**: Gracias al señor Director General de la Marina Mercante por su presencia.

Quería decirle que como representante de mi Grupo Parlamentario siento una sintonía muy alta, casi completa con su exposición. Le voy a decir por qué. Quizá esta comparecencia suya tiene un especial sentido para nosotros —y me alegro que tenga la misma inquietud el Grupo solicitante— en cuanto a la preocupación por el factor humano en la mar. Es habitual normalmente que hablemos de los barcos y muy pocas veces —como ocurre hoy, y nos congratulamos— de los hombres de la mar.

Le decía que sentía una sintonía muy alta, porque a toro pasado puede ocurrir que no se valore con exactitud la labor que usted ha realizado. He tomado bastantes notas de su intervención y, por ejemplo, usted ha hecho una doble delegación competencial —si me permite la expresión— que puede parecer muy sencilla ahora, pero proceder a la integración de las escuelas superiores de marina civil en las respectivas universidades y, al mismo tiempo, producir la transferencia a todas las comunidades autónomas es algo que debo reseñar. Usted ha dicho que quedaba un caso, pero que está en vías de solución con carácter más o menos inmediato. Ha dicho que todo esto se hará al mismo tiempo que la regulación de los tipos, títulos y contenidos, ciertamente a expensas de lo que en su momento decida el Consejo Superior de Universidades. Creemos que ésta es una labor muy buena.

Estamos completamente de acuerdo con la política seguida con relación a los cursos y certificados de especialidad profesional. También aquí coincidimos con el Grupo del CDS en la especial atención que se ha prestado a este tema y solicitamos de usted la continuación en esta misma línea. Efectivamente, un personal de marinería, desde el más alto, el capitán de un buque, hasta el último marinero, con una buena formación profesional implica, por ejemplo, menos posibilidades de accidentes e implica

también mayor competencia profesional. Eso es conveniente para toda nuestra flota.

Hay un aspecto sobre el que sí me gustaría hacerle una pregunta. Usted ha dicho que quedaban del orden de 140 personas que habían solicitado la homologación para poder seguir realizando las mismas funciones que venían a ser sustitutorias de titulados superiores. Quería preguntarle si usted ve alguna vía o tienen pensada alguna vía para cerrar definitivamente este tema, o si, por el contrario, esto no tiene solución y por no cumplir las condiciones a las que usted se refería puede ser difícil. En cualquier caso, y teniendo en cuenta el acuerdo existente con sindicatos, la patronal del sector, ANAVE, etcétera, parecería que habría interés, por parte de todos los sectores implicados, en solucionar por completo este tema. En ese sentido le dejo la pregunta pendiente.

Termino ya tratando algún aspecto de lo que usted ha denominado plan de futuro. Nos parece un marco excelente de trabajo para el futuro inmediato, desde la labor formativa a que se refirió en alguno de los puntos hasta la implantación del nuevo modelo profesional en las vertientes marítima y de salvamento —creo que esto es importante y debe situarse en su justo término—, y en relación con ello la futura puesta en funcionamiento —que deseamos y apoyamos que se realice lo más rápidamente posible— del centro de seguridad marítima integral.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General de la Marina Mercante, señor Lobeto, para que conteste a las cuestiones planteadas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE** (Lobeto Lobo): Sinceramente, lo digo como Director General, como persona y, estoy seguro, representando a muchos tripulantes, pasajeros, usuarios españoles o extranjeros que utilizan la navegación deportiva, esos miles de personas que están en el mar y que tienen un problema en un momento determinado para el que necesitan auxilio, se sentirán confortados al saber que el Parlamento de este país tiene sensibilidad para esa cuestión.

También lo digo porque a veces necesitamos mucha moral, no sólo los directores generales sino las tripulaciones que se juegan la vida, que salvan doscientas personas, pero que le mueren 25 y la prensa sólo recoge la noticia de los 25 muertos, no la de los doscientos salvados; las personas que han estado toda la noche o durante días y días arriesgando su vida para salvar la de otros, se desesperan sobre todo cuando ven chistes en la prensa diciendo que los helicópteros son helicópteros mortuorios.

Por todo ello, quiero agradecerles muy sinceramente que tengan sensibilidad y nos permitan contarles estas cosas y nos animen a seguir en el esfuerzo, cosa nada fácil. Además, estoy seguro de que aquí entra la sensibilidad de todos los grupos y, en este tema, podemos estar seguros todos de que estamos en el camino acertado.

Agradezco al representante del CDS la pregunta. Lamento muchísimo no haber podido venir en aquel momento, porque no depende de los directores generales

—como SS. SS. saben— y le puedo decir que tenemos una gran ilusión. Además, Asturias está pasando unos momentos difíciles y creemos que ese centro de seguridad marítima integral ayudará en el campo marítimo a aliviar algunas tensiones que mi pueblo vive. Espero que a finales del año que viene, que es un año mágico por tantas cuestiones, esto esté en marcha y podamos empezar. Pero no nos vale sólo ese centro, la Comunidad Autónoma gallega, la Comunidad Autónoma andaluza, Cataluña y muchas otras regiones tienen en marcha iniciativas fantásticas. Esta mañana, como les decía, estábamos repasando los trabajos conjuntos y se ha avanzado desde el año 1989 casi más que en toda la historia anterior del país.

También les pido ayuda porque, como saben, tenemos un helicóptero en marcha, tenemos pendiente un nuevo convenio con el SAR y necesitamos poner otro helicóptero el año que viene en el Estrecho donde hay un gran trabajo; posteriormente, otro en Canarias; también un remolcador de altura nuevo y más lanchas de salvamento. Si tras el debate parlamentario se aprueba en los niveles que están nuestro presupuesto, espero que el año que viene podamos garantizarles esa cuestión. Depende mucho de la sensibilidad ciudadana, de la Administración, pero por supuesto, por último, como factor más importante, de lo que SS. SS. digan en ese tema.

Agradezco también al representante del Grupo Socialista su apoyo, que sé es sincero, y tengo que decir que, en relación con uno de los puntos que me había permitido ofrecerles en el plan de futuro, no puedo concretar ahora un compromiso puntual de resolver los 140 casos, porque con la actual legislación no es posible; pero entiendo que en la filosofía que he tratado de explicar de impulsar hacia arriba, de que suban no montados unos en otros como estaban sino subiendo desde capitán a paje —como decíamos—, empujando al paje para que suba, podamos resolver esa cuestión con una nueva normativa una vez que el Consejo de Universidades fije las cuestiones básicas del año que viene. Existe sensibilidad por nuestra parte para ello, y, si es posible, en la nueva regulación estaríamos en ese norte y haríamos un período transitorio. Es difícil ahora porque cualquiera de los que se sientan perjudicados podría recurrir en el borde la solución de los casos que les he dicho, y, entonces, no parecería sensato forzar más ahora porque ya está francamente al borde y porque responde a un consenso que no sólo ha tomado la Administración sino que ha sido fruto de un pacto.

Quiero añadir que quedaré encantado de poder contarles el año que viene cómo van todas estas cosas y, sobre todo, si hemos podido hacer de alguna manera los deberes y avanzar, cuestión que a veces no es fácil porque para mucha gente, a la hora de tener que desplazarse a hacer cursos, etcétera, representa un esfuerzo financiero; algunos tienen cada vez mayor sensibilidad, pero hay siempre resistencias. En consecuencia, esperamos que haya una mayor sensibilidad política por parte de la Comisión y del Parlamento en esta materia, para que las personas que se dedican a ello diariamente tengan una compensación por lo menos espiritual a ese esfuerzo tan duro.

Creo que sería bueno que podamos informarles el año que viene, para lo que me brindo desde ahora mismo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General de Marina.

— **DEL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE, PARA INFORMAR SOBRE LOS MOTIVOS QUE HAN LLEVADO A LA ADMINISTRACION A SUPRIMIR O SUSPENDER LA LINEA MARITIMA ALICANTE-IBIZA-ALICANTE, ASI COMO LOS PLANES PARA SU RESTABLECIMIENTO EN UN PROXIMO FUTURO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL CDS (Número de expediente 212/001001)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la tramitación de la siguiente comparecencia, también del Director General de la Marina Mercante, sobre los motivos que han llevado a la Administración a suprimir o suspender la línea marítima Alicante-Ibiza-Alicante, así como los planes para su restablecimiento en un próximo futuro. Para dar una primera respuesta a este planteamiento, tiene la palabra el señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE** (Lobeto Lobo): Señor Presidente, señorías, casi me han pisado las respuestas. En todo caso, como en el teatro clásico griego, creo que cada uno tiene que hacer sus papeles. También, como decía el Presidente de la Trasmediterránea, no nos tiene tan controlados, sobre todo porque en el futuro tenemos que conseguir que nuestros empresarios privados y públicos o públicos y privados, como se quiera, sean capaces de competir en una situación abierta, de libertad de mercado, en una situación completamente distinta de la de proteccionismo que había en este país.

Tengo que decirles que los conceptos en relación con la actualidad tanto en cabotaje, las líneas con Canarias, o, en este caso, Baleares-península, a pesar de que hay unas líneas de interés nacional, a pesar de que Trasmediterránea cubre algunas de esas líneas, los conceptos de que partimos necesitan una actualización y van a estar muy sometidos, como no, a una invasión que ahora no es tan bárbara pero que sí es bárbara en el sentido de la liberalización que viene del norte y que va a tener efectos en general positivos, pero que, a la vez, tienen que tomarse en pequeñas «diócesis», porque no podemos pasar de un proteccionismo a ultranza, en que estábamos, a un liberalismo total, en una tarde. Por tanto, decirles que no es la Administración la que pone o quita las líneas. Hablando como estamos hablando de líneas regulares, la Administración las autoriza y está encantadísima de poder autorizar el mayor número posible, pero son los empresarios, sean públicos o privados, los que toman las decisiones. Concretamente, en el caso de Alicante (ciudad, región y comunidad autónoma, a la que tenemos el mismo afecto como a cualquier otra, como no, no podemos permitir que se diga que no tenemos sensibilidad con Alicante), hay

que ver el problema desde una óptica global. Baleares y la península tienen un importante número de líneas servidas unas por la compañía pública y, otras, por compañías privadas. En un momento determinado, Trasmediterránea inauguró un servicio, en el año 1987, entre Alicante e Ibiza con embarcaciones rápidas, pero el Presidente ya explicó —y es verdad— que, aparte de los efectos de seguridad una embarcación rápida, como las actuales, en esa distancia es sumamente incómoda, a lo mejor, mañana, como hay muchos inventos porque se está desarrollando mucho la técnica, podría ser; pero no ha podido ser y de hecho, la bajada desde el año 1989 a 1990 de 29.500 pasajeros a 17.600 ha hecho que la compañía pública tuviera unas pérdidas muy importantes en esa línea. Si a eso añadimos que desde los pueblos cercanos, como Altea, Denia o desde Valencia, etcétera, había servicios, bastantes servicios, pensamos que, en definitiva, no debemos someter al contribuyente a mantener líneas que son usadas por un número reducido de ciudadanos que tienen servicios alternativos y cuyo déficit debería ser sufragado por el contribuyente. No parece que podamos decir que era una línea imprescindible para nadie en ese contexto. Dicho que no parece sensato que nosotros mantuviéramos con cargo a subvenciones esa línea, porque no podemos decir a Trasmediterránea que soporte pérdidas, además, para un número reducido de pasajeros, en este momento como creo les ha explicado el señor Delso, estamos en un proceso de reordenación para prepararnos de cara a cualquier apertura que pudiera presentarse.

No sabemos lo que va a pasar en Bruselas, sabemos cuál es nuestra posición, pero no sabemos el resultado de la decisión de los doce países. Por tanto, tenemos que partir de cualquier hipótesis: liberalización total del cabotaje, liberalización parcial, períodos de derogación, etcétera, cualquiera de los supuestos que se puedan plantear. Por consiguiente, ¿en que dinámica estamos? Yo creo que les han tratado de explicar qué estábamos haciendo con Copacan, qué estábamos haciendo con Balcom, qué estábamos haciendo con el resto de las líneas. En este momento está pendiente una reordenación dentro del sector de Baleares, muy importante desde mi punto de vista, en la cual se pase de la situación vieja en la que las empresas se arruinaban solas combatiendo entre ellas, pero no mejorando el servicio, es decir, que no iba en beneficio de los usuarios, porque SS. SS. habrán oído aquí la cantidad de veces el gran número de quejas que había antes; es decir, había muchas quejas también antes. No es que ahora haya más quejas, lo que pasa que estamos tratando de que las empresas navieras que están en una situación muy difícil, hace muy poco tiempo, tengan una situación de cierta competitividad y, sobre todo, de mejora del servicio, que es lo único que justifica, a nuestro juicio, el tema de existencia de «pools». Dentro de eso en los acuerdos que hemos firmado están obligados, totalmente obligados a tener una negociación con los usuarios y una negociación con los sindicatos. Por tanto, dentro de ese espíritu nuevo de reordenación de líneas, en las cuales pensamos que vamos a ir abriendo las ventanas a una situación que

estaba compleja y que no se puede abrir de par en par porque caerían muchas empresas o todas las empresas nacionales y afectaría a muchas personas y sobre todo a los territorios aislados, vamos a ver si encontramos alguna solución por parte de las empresas. No es la Administración la que pone o quita las líneas, las autoriza, pero no las pone y las quita ella.

En el tema de Alicante, esto es lo que les puedo decir, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General.

Por el Grupo que ha solicitado la comparecencia tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Al igual que hizo mi compañero de grupo, el señor Díaz Aguilar, queremos dar las gracias al Director General de la Marina Mercante por su comparecencia esta tarde en el Congreso y en esta Comisión y, al mismo tiempo, aprovechar este ofrecimiento que él hace y su disposición absoluta para comparecer en el Congreso y hablar de temas que tienen que ver con sus competencias. Vamos a utilizar de verdad esa disposición porque sabemos que lo dice con toda sinceridad, y nosotros queremos que hablemos bastante más en este Parlamento del mar y de sus hombres.

La casualidad o el buen ejercicio del señor Presidente de la Comisión ha hecho que esta tarde podamos ver las dos caras de la moneda o por lo menos dos aspectos del mismo asunto, y hayamos podido oír la versión del Presidente de Trasmediterránea y también el punto de vista de la Administración, por parte del Director General de la Marina Mercante.

Los hechos son perfectamente conocidos: Trasmediterránea abandona el servicio mediante hidrofoil que prestaba la línea Alicante-Ibiza-Alicante; este verano es suplido por la empresa Flebasa, ésta ya de carácter totalmente privado, cuya prestación del servicio ha sido muy irregular, especialmente desde el mes de septiembre, incumpliendo obligaciones que le competían en función de la línea que se le había otorgado o se le había concedido por parte de la Dirección General de la Marina Mercante. He planteado al Presidente de Trasmediterránea —y quiero saber su opinión también desde el punto de vista de la Administración—, que empresas que tienen una naturaleza peculiar, que van camino de una liberalización y que van camino de una privatización, por un lado, tienen un carácter jurídico-privado en cuanto a sus relaciones comerciales, etcétera. Y además tienen una óptica privada en cuanto a que han de actuar como un negocio porque no pueden ser una rémora para el país y, por otro lado, asumir que determinados servicios tienen una condición de servicio público y que el servicio público está precisamente, y lo estudiamos desde pequeños, para suplir allí donde la iniciativa privada no llega o no puede llegar.

Quizá yo esté equivocado, pero nosotros creemos que la competitividad no solamente es de empresas, sino que también es de territorios. Esta es una cuestión en la que hemos mantenido un diálogo en el que estábamos de

acuerdo con el señor Borrell, que es el Ministro donde está ubicada su Dirección General. No puede hablarse solamente de una competitividad de empresas navieras, también hay que hablar de qué forma determinados territorios además de prestarles un servicio público pueden ser competitivos como territorios en otros sectores mediante el apoyo que les presta ese servicio público. Con esto quiero decir que Alicante probablemente no sea un emisor ni un receptor importante para la línea Alicante-Ibiza-Alicante, a nosotros nos parecía que algo más de lo que usted dijo, pero sí es un punto turístico receptor y un punto turístico emisor de tráfico marítimo, y además el punto natural más adecuado de conexión entre la península y las Baleares en lo que se refiere a la zona sur y zona sureste especialmente de España, y también toda la zona centro, especialmente Madrid. En la medida que la supresión de esta línea se produce por criterios estrictamente empresariales y de negocio privado, dicho sin tono peyorativo, lógicamente nos preguntamos en qué términos estaba otorgada la concesión, en qué términos se suprime esta concesión, cuál es el punto de vista de la Administración cuando le plantean que se va a abrir una línea y qué condiciones exige y, al mismo tiempo, de cara al futuro qué prestación de servicio piensa exigir a las futuras líneas que soliciten este servicio.

El Presidente de Trasmediterránea ha planteado un reto y ha dicho: yo creo que la línea gris que yo indicaba tan difícil de señalar sería, ha dicho él exactamente, que la aportación del Estado a estos servicios públicos estuviera en función de la eficacia. Yo le planteo a usted, señor Director General de la Marina Mercante, de cara a nuestras discusiones parlamentarias de futuro si usted comparte o no que la eficacia de la línea Alicante-Ibiza-Alicante no está tanto en el número de pasajeros vistos en sí mismo (de ser así, tendría que decirle: tienen ustedes razón y el balance final del resultado de cuentas nos obliga a cerrar) sino que está en otros factores importantes como es la competitividad de todo un territorio que requiere de esa línea para tener una oferta turística diversificada y complementaria fundamental para aportar los ingresos que aporta el Estado por divisas en materia de turismo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos desean intervenir? (**Pausa.**)

Por el Grupo Popular tiene la palabra el diputado señor Fajarnés.

El señor **RAMON FAJARNES**: Queremos agradecer la presencia del Director General y también agradecer al CDS que haya planteado este tema, que ya es un tema recurrente en la medida que un bien de Estado, don Enrique Barón, después de más de medio siglo de existencia de la línea Alicante-Ibiza, en el año 1983 por razones de rentabilidad suprimió este servicio.

La oposición, en aquel momento, no fue de partido, fue general, aunque con el tiempo —y tengo los documentos por si alguien quiere consultarlos— el PSOE renunció a

la oposición de que se suprimiera el servicio entre Alicante e Ibiza.

Las razones que en aquel momento se dieron, razones de rentabilidad que, de alguna manera, también eran contempladas en otros servicios como en Renfe, etcétera, de alguna forma justificaban que se suprimiera el servicio de una isla, y quiero subrayar esto, de una isla, un servicio marítimo con un puerto de la Península que conectaba no única y exclusivamente con Alicante, sino con Murcia, con Andalucía y con Extremadura, comunidades que tienen una población importante trabajando en la isla de Ibiza. En el año 1988 Trasmediterránea (y de alguna manera hemos de entender que el PSOE), entendió que la línea entre Alicante e Ibiza debía promocionarse no solamente por razones de ocio o turismo, sino también por razones de interés turístico. Entonces se adquirió, con un coste que desconozco, un hidrofoil que servía esa línea que en el año 1988 tenía dos servicios diarios, entre los meses de junio y septiembre, y un servicio diario en el mes de octubre.

En 1989, supongo que por razones de rentabilidad, se estableció un servicio entre marzo y abril, dos servicios entre mayo y septiembre, volviendo a un servicio entre el 7 de septiembre y el 23 de septiembre. Además, se prestaba un servicio desde Denia, concurrente con el que la iniciativa privada ya tenía preestablecido entre la costa de Levante e Ibiza, y que llegó, incluso, en los meses que no había turismo a cinco servicios semanales.

En 1990 se estableció un servicio no sólo desde Alicante, sino también desde Denia, desde el 25 de junio al 22 de septiembre. La rentabilidad de la línea es algo que desde la perspectiva de un isleño no acabamos de comprender, cuando pagamos nuestros impuestos y cuando también contribuimos a los déficit de Renfe; pero es que incluso desde la postura de un partido popular, no alcanzamos a comprender que se entiendan como rentabilidad los errores de la Administración pública que ha previsto un servicio a través de buques hidrofoil que, debido a averías, debido a temporales hayan tenido que indemnizar a más del 15 por ciento del pasaje con alojamiento en hoteles, por imposibilidad de conexión en los vuelos para regresar a su país de origen, y eso lo ha tenido que pagar Trasmediterránea. La verdad es que de la supresión en 1991 de esta línea debería ser responsable el tipo de buque que se escogió para hacer esta línea, no suprimir la línea Alicante-Ibiza; pero la fórmula más fácil ha sido eliminar la conexión entre Alicante e Ibiza.

Creo que es difícil explicar por qué se ha suprimido la línea; una línea que desde el año 1911 ha superado distintos Gobiernos, distintas fórmulas, y el cambio ha sido eliminar la comunicación de una isla con Alicante.

Deseo que se responda a las preguntas realizadas por el Partido del CDS. ¿Cuáles son las causas? ¿Se equivocaron ustedes en el tipo de buque? ¿Cuáles son las razones por las que se ha suprimido, por segunda vez en un Gobierno socialista, la comunicación entre Alicante e Ibiza?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fajarnés, le ruego concluya.

El señor **RAMON FAJARNES**: También cuál es su postura frente al futuro. ¿Entiende que va a ser simplemente una suspensión o realmente su postura es la eliminación total de la comunicación entre Alicante e Ibiza?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Costa.

El señor **COSTA COSTA**: Voy a intentar ser lo más breve posible en este trámite. En primer lugar, permítanme fijar mi postura en esta comparecencia haciendo una afirmación que creo centraría el tema que estamos tratando, y es que no hay tal supresión de la línea, lo que hay es el abandono de una compañía en la prestación de este servicio. Por tanto, lo que hay es una sustitución en la prestación de un servicio que se venía dando. Creo que esto centraría el debate y nos permitiría racionalizarlo en los términos en que éste se debe producir.

Ha hecho una referencia el señor Director General a una nueva fórmula que tengo conocimiento llevan algún tiempo analizando, y es la constitución de «pools» para racionalizar el conjunto de medios en el transporte marítimo entre las islas y de las islas con la península. Le animo a seguir en esta línea, porque considero que es la adecuada para prestar un mejor servicio al ciudadano, que es la finalidad última del transporte y concretamente de las líneas que estamos considerando.

Se ha vuelto a hacer una reflexión sobre la consideración de servicio público, la competitividad de los territorios, se ha dicho, y de las empresas. Yo creo que aquí habría que plantear dos cuestiones importantes. En primer lugar, los servicios deben ser, sobre todo, eficaces y no importa tanto si son públicos o privados una vez que están garantizados por otras vías o por conexiones muy cercanas en lo territorial y en lo temporal. Pienso que este es el caso que estamos abordando. Se está planteando el tema de la comunicación de Alicante con Ibiza cuando nunca en la historia había tenido tantas comunicaciones Alicante con la isla de Ibiza, y me remito a los datos disponibles para SS. SS. y para cualquier persona que esté interesada en este tema, como es la implantación de una línea aérea regular, con distintos vuelos, que es intermediterránea, o la prestación de servicios marítimos desde otros puntos más cercanos que Alicante con Ibiza y que, por ello, las empresas privadas que han entrado en el servicio marítimo han ido a estos puntos. Me estoy refiriendo concretamente a Denia y Altea y están ahí porque son más rentables y más cercanos en tiempo y en distancia a Ibiza; por tanto, son más convenientes.

En segundo lugar, una vez hecha esta consideración, está lo que yo creo es un cierto «tic» de tiempos anteriores: colgar de los Presupuestos Generales del Estado cualquier déficit que se produzca por un interés puramente regional o local.

Hay multitud de fórmulas, y nuestro grupo entiende que estas fórmulas están totalmente abiertas, para establecer convenios cuando exista un interés local o regional. Se ha producido con otras compañías públicas, por ejemplo Aviaco, en la isla de Menorca, y entendemos que

si el interés es local, turístico, económico o de cualquier sentido, tanto en Alicante como en Ibiza, existirían fórmulas perfectamente viables de que compañías públicas o privadas prestasen este servicio bajo un convenio de participación con las Administraciones locales o autonómicas o con el sector privado.

Por tanto, el Grupo Socialista quiere dejar bien claro que no existe la única fórmula de colgar de los Presupuestos Generales del Estado cualquier déficit ante la necesidad local o regional de prestación de servicio; existen otras fórmulas que grupos que gobiernan otras instituciones podrían poner en funcionamiento, y en este caso corresponderían a las instituciones que tuvieran un interés concreto en esta línea y que podría redundar, evidentemente, y nosotros lo veríamos con buenos ojos, en beneficio del sector turístico al establecer mayores niveles de comunicación entre dos puntos concretos, uno la península y otro una isla.

Termino con esto, estando de acuerdo con todo lo que ha manifestado el Director General y habiendo fijado la postura de nuestro grupo en unos términos que podría resumir: en primer lugar, que no existe supresión de este servicio, sino que existe una sustitución; en segundo lugar, que nuestro grupo ve con buenos ojos cualquier mejora de las comunicaciones que se puedan producir, ya sea de iniciativa pública o de iniciativa del sector privado, y que no estamos de acuerdo en que, necesariamente, estas iniciativas de creación de nuevas líneas o de nuevos servicios tengan que colgarse de los Presupuestos Generales del Estado.

Creo que esto es un poco recurrente y que las nuevas fórmulas, como la liberalización del transporte aéreo, y las nuevas fórmulas de asociación y actuación del sector, permiten actuaciones más imaginativas, que dan mejor solución, que son más coparticipativas también por parte de los interesados y, por tanto, dan lugar a un mayor nivel de responsabilidad en el gasto de los recursos públicos que se producen.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Director General de la Marina Mercante.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE** (Lobeto Lobo): Para no cansarles, voy a tratar de correr pero, a la vez, de contestar.

Quisiera empezar por una cuestión política que está planteada, y no sólo por obediencia debida, sino porque es evidente que no sería sensato ni admisible que desde la Administración la coincidencia del Director General de la Marina Mercante no fuera total con la del Ministro de este departamento, señor Borrell. Por tanto, yo quiero decirles que, tanto política, como personal y profesionalmente, comparto totalmente que no podemos resolver determinados problemas sólo desde la óptica de la competitividad o de la eficiencia. Esa es una razón que yo creo que ustedes también compartirán. Por eso hay distintos papeles en la obra de teatro y quien se sentó antes que yo es el responsable de que sea rentable la Trasmediterránea

en su nombre, y también en el mío, como contribuyente.

Por tanto, sí tenemos sensibilidad para saber distinguir en un momento determinado, y en general, a qué se debe responder y cuál es el equilibrio que hay que mantener entre una y otra cuestión, en qué dosis, y teniendo en cuenta que además todo ello no es matemática exacta.

Aclarado que, seguro, sí tengo esa sensibilidad, y que además tengo la suerte de que el Ministro lo dice aquí, y lo hace así, quisiera llevarles al plano técnico, sobre todo porque SS. SS. van a tener ocasión muy pronto de profundizar en este debate, cuando la Ley de Puertos y de la Marina Mercante esté aquí y tengan que tomar decisiones sobre algunos de los puntos que han salido en este debate de hoy y que son realmente importantes.

Primero quiero decirles que mi compañero del Grupo Socialista, desde su visión isleña, ha precisado que nosotros no hemos retirado, ni hemos puesto, y es más, lo que hemos hecho ha sido intentar sustituir esa decisión de Trasmediterránea por un operador privado y no dejar un hueco. Tomo buena nota; ustedes saben que estamos haciendo un tránsito de la Administración, por tanto es posible que tengamos algunos huecos y yo les pido disculpas, porque son debidos a que estamos, como saben, cambiando el modelo militar por el modelo civil y, por tanto, es posible que no podamos llegar a todos los lados, a pesar del esfuerzo fantástico que está haciendo la Armada y el Ministerio de Defensa, pero tenemos escasas dotaciones. No estoy diciendo que no haya algunos huecos en el control; desconocía que había habido esos incumplimientos por parte de Flebasa y puedo garantizar a S. S. que tomo nota muy directa de ese tema, aunque quiero decir que hay dos problemas: uno, la sustitución de una empresa pública por una privada, pero además parece ser que esa empresa privada ha hecho reiterados incumplimientos en esa materia; lo comprobaremos.

Pregunta también S. S. sobre otro tema importante que es una novedad en la Ley de Puertos y de la Marina Mercante. ¿Qué requisitos se pedían en el sistema español a las compañías para operar? La respuesta es clara, sencilla y sincera: muy pocos o ninguno. Por tanto, era muy difícil luego que no hubiera sorpresas.

En la ley (espero que ustedes lo defiendan así también) viene que los operadores que van a intervenir en un mercado que afecta a muchos ciudadanos y a muchos intereses deban tener algunos requisitos, económicos, de organización, de seriedad, que nos permitan no estar dando líneas y desapareciendo servicios con una continuidad que haga difícil contestar a algunas de las preguntas que luego SS. SS. hacen aquí.

Hay otro concepto que necesitamos modernizar, íntimamente relacionado con el debate que aquí están planteando SS. SS. Como saben, el contrato de Trasmediterránea está basado en las líneas de interés nacional. Yo les diría que, si pudiéramos debatir durante muchas horas con los ciudadanos de cualquiera de los puertos o ciudades de este país, todos dirían que son de interés nacional; ¡a ver quién es el guapo que se atreve a decir que la de su pueblo no es de interés nacional! Por tanto, es un concepto que, por una doble vía, va a quedarnos obsoleto, en

primer lugar porque nos llevaría a una posición maximalista de decir que todas son de interés nacional, porque no sólo Alicante, sino todos los pueblecitos importantes de al lado, dirían que lo son, con lo cual tendríamos que tenerlo pagado por el contribuyente, y yo, como Director General de la Marina Mercante, estaría muy feliz, pero evidentemente el contribuyente no, de tener un sinnúmero de líneas desde cada puerto.

Por consiguiente, seguramente vamos a concentrarnos en un concepto algo más acuñado y delimitado, que, además, va a ser el concepto con el que se va a mover la Comunidad, que es el de servicio público, con lo cual podremos determinar cuáles son aquellos servicios públicos indispensables; por ejemplo que haya agua en las islas o que se puedan llevar determinado número de personas, de materiales, etcétera, y ver desde dónde y cómo, desde un concepto distinto, porque seguramente lo vamos a poder acuñar. De cualquier manera, esta cuestión no está ultimada, y estoy seguro de que SS. SS. nos van a ilustrar también con el debate, puesto que es una cuestión abierta.

En cuanto a las definiciones sobre cómo debemos valorar la eficacia de la línea, la rentabilidad y la conexión de los territorios, que son los tres valores con los cuales deberíamos movernos, en este ámbito (y yo creo que cada vez más, con independencia de otras cuestiones y de que hay que equilibrar esa decisión con otras) los mecanismos de mercado van a ser importantes en la asignación de recursos, como es obvio, porque, por ejemplo, no pensando ahora en Alicante, sino en cualquier otro sitio, no sería sensato que simplemente porque hubiera intuición de que iba a haber unas necesidades, pagadas públicamente, porque ningún privado lo iba a hacer, pusiéramos servicios que no fueran utilizados. Por tanto, el mercado va a ser un asignador de recursos, yo creo que con la máxima eficiencia, y lo digo sin ninguna prenda, lo cual no quiere decir, repito, que sea el único asignador de recursos, pero no podemos ignorar ese dato, porque sería poco práctico.

Por consiguiente, a la hora de resolver desde el punto de vista de la Administración, que es desde el que puedo contestarles, tenemos en cuenta los siguientes datos. Primero, sensibilidad. No nos gusta tener que dar explicaciones de por qué una empresa decide irse, aclarando que es la empresa la que tiene que explicar por qué se va de Alicante. La Administración tiene una función de impulso, de autorización de líneas, y poniéndome entre SS. SS. les voy a decir algunas cosas que ha hecho la Administración para tratar de resolver ese tema, y vamos a situarnos en Ibiza, que es el otro hilo conductor, para no hablar sólo de Alicante. Tenemos un itinerario aprobado entre Barcelona e Ibiza para la Compañía Trasmediterránea y para Naviera Mallorca, uno con carga y pasaje y otro con carga; tenemos Valencia-Palma-Ibiza, con Naviera Mallorca, con carga —no les leo las frecuencias ni las salidas, para no complicar la explicación—; Valencia-Alicante-Palma, con Iscomar, con carga; Valencia-Ibiza, con Trasmediterránea y Naviera Mallorca, con carga y pasaje la primera y con carga la segunda; Valencia-Ibiza-Barcelona, con Isleña Marítima de Contenedoras, Iscomar, y con carga; Alicante-Palma-Ibiza, con Naviera

Mallorquina, con carga; Alicante-Ibiza, con Flebasa, pasaje; Alicante-Ibiza-Denia-Ibiza, de Compañía Trasmediterránea; Altea-San Antonio-Denia; Altea-Formentera-Ibiza-San Antonio y, por último, Gandía-Ibiza, todo ello en un reducido espacio territorial.

¿Cómo resolver el problema de una manera sensata y equilibrada? Es evidente que S. S. ha dado definiciones importantes sobre el cabotaje nacional sobre la necesidad de que los trabajadores extremeños y andaluces que van a Ibiza tengan servicio —cómo no— y sobre la conveniencia, desde el punto de vista histórico, económico y otros, de que desde Alicante se mantenga el máximo número de líneas posible. El problema es hacerlo con los mecanismos que tiene en su mano la Administración, que son, como les digo, la autorización, el impulso —buscar soluciones cuando una compañía no quiere— y, en el caso de Trasmediterránea o de otras, las subvenciones, pero todo ello dentro de una política muy restrictiva de la Comunidad en la que no hacemos lo que nosotros queremos.

Preguntaba S. S. concretamente quiénes fueron los responsables de la autorización —es evidente que la Administración— y qué confusión tuvo. Por qué se hizo en el año 1987 no se lo puedo contestar en el plano objetivo, porque yo no estaba, y no es una disculpa, pero supongo que habrían pensado que al haber una petición de Trasmediterránea, ésta habría hecho un análisis de mercado y pensado que era rentable, y la Administración qué iba a decir, pues que sí; cuantas más líneas se pongan, en principio, es mejor, aunque los que están —concretamente el privado que está al lado— nos acusan de que autorizamos nuevas líneas y les arruinamos. En ese juego estamos todo el día, en una función de equilibrio que a veces no es fácil.

Si le puedo decir que se marchó porque las cuentas no salían, porque a nosotros nos planteó ese tema y porque, con los datos que teníamos en la mano, a pesar de nuestra sensibilidad hacia Alicante, nos pareció que la mejor fórmula no era prohibir a Trasmediterránea que se fuera, porque ella se quería ir, sino sustituirla por Flebasa, con un compromiso de Flebasa de cumplir. Si luego no cumple, habrá que hacer lo que se pueda, pero yo puedo garantizar a S. S. que eso fue lo que nos movió.

Sobre si nos equivocamos o se equivocó la Compañía, en un tema tan variopinto puede haber distintas cuestiones; pero quiero decir, como es evidente, que con el cúmulo de líneas, de autorizaciones, de empresas y de servicios que hay en este momento, es difícil mantener aquí que vamos a pagar el resto de los contribuyentes porque ese servicio sea absolutamente imprescindible. No digo que no se pueda defender, digo que a lo mejor hay que pensar en otra solución, y mi compañero abría por ahí una serie de vías importantes. Nuestra postura no es insensible a la conveniencia de que, si podemos, resolvamos el problema de que haya tráficos con Alicante, aunque creo que la solución no debe ser la simplista de decir: lo hacemos pagando el contribuyente, eso no parece que sea apropiado. Debemos estrujarnos un poco más el cerebro para encontrar otras soluciones, que creo que pueden existir. En estos momentos estamos trabajando con nue-

vas empresas a las que el Diputado se refería, algunas de ellas conocidas por ustedes, como pueda ser Pitra o Marítima de Formentera; estamos buscando una solución en ese terreno, pero yo le puedo decir que, tratando de ser equilibrados en esa búsqueda imaginativa de soluciones, me convocarían ustedes inmediatamente aquí si yo obligase a privados o a públicos a hacer lo que la Administración dijese. Las cosas no funcionan así actualmente, hay que negociarlo, no se puede imponer sin más y la empresa tiene que estar de acuerdo, tiene que haber una relación importante entre lo que le pedimos; la rentabilidad y el servicio que presta.

Les puedo decir que pueden estar seguras SS. SS. de que vamos a hacer lo que podamos, y no sólo con el servicio con Alicante. Por complicarles la vida, les plantearía la alternativa de si por defender a ultranza el servicio con Alicante se cerrase, por ejemplo, el servicio con Denia, porque el mercado es uno y aumenta o disminuye al ritmo que él fija, no al que dice la Administración. Tanto en Ibiza, como en Alicante, como en el resto de la Comunidad Autónoma Valenciana como en la costa mediterránea, en su conjunto, tenemos que encontrar una solución que permita no destruir el tejido empresarial, público o privado, y por tanto el servicio que se está prestando desde alguno de esos puertos, y encontrar en ese contexto una solución equilibrada. Creo que todos tienen claro que no es fácil, pero yo les garantizo que vamos a hacer lo posible porque eso sea así, y concretamente en un período no lejano estamos buscando la solución, y concluyo ya, invitándoles a continuar en un esfuerzo de rigor con nosotros.

Hace un instante el Presidente tenía dudas sobre si las fórmulas de «pool» de conferencia, todas esas fórmulas, son aceptables en un mercado de libre competencia. Yo les puedo decir que casi todas estas cuestiones están inventadas, y aunque fue España, a través del Galeón de Manila, quien puso la primera línea regular, como ustedes sabrán muy bien, entre Méjico y Filipinas, después de eso nos dormimos un poco en los inventos de estas cuestiones y las Naciones Unidas, a través de UNCTAD y de OCDE, fijan las prácticas asumibles, y también la Comunidad, que exenciona en algunas de sus materias, fija las agrupaciones de las Compañías para dar servicios.

Cuando ustedes oyen —y antes vi cómo contestaba el Presidente de Trasmediterránea— esas críticas, a veces desafortunadas, en relación con «pools», con conferencias o con las fórmulas de mejoras de servicios, yo les puedo decir a ustedes que son las fórmulas que existen en el mercado internacional y que son fórmulas para imitar, porque el extremo de esa situación no se han inventado para que puedan ir a veinte puertos canarios, a diez de Baleares, y además servir todo eso con la península. No se ha inventado otro sistema mejor que el que estamos diciendo, lo que pasa es que ese sistema no lo conocemos en el mercado y aunque tenemos cierto conocimiento de eso tenemos, no decimos que eso es una verdad absoluta si no tiene compensaciones y una de ellas es que haya una negociación seria y firme con los usuarios, para lo cual la Administración está muy interesada y en la Ley viene

también, en fomentar una política fuerte por parte de los usuarios y no una posición de debilidad; que haya un equilibrio entre las posiciones de los navieros, que no se arruinen como empresarios, y entre los usuarios.

Segundo tema, también existe «subsidiary», como ustedes saben, para corregir defectos de ese mercado, la libertad de entrar o no en los «pools»; o sea, hay toda una serie de mecanismos y yo les garantizo que el Tribunal de Defensa de la Competencia, con quien estamos en una relación muy directa para estas cuestiones, tiene una posición muy fuerte para vigilar todo esto, y la Comunidad Europea que ha encargado a un Comisario británico, cuyo nombre conocerán todos ustedes, sumamente fuerte y celoso de cualquiera de estas prácticas que no sean aceptables, garantizo a ustedes que estaría automáticamente encima de nosotros si en lugar de ser noticias de prensa hubiera datos objetivos y puntuales sobre ese tema, porque el Tribunal de Defensa de la Competencia español y Bruselas tienen un seguimiento de satélite americano sobre cualquiera de estas cuestiones que hacemos que no dependen sólo de la voluntad de la Administración española.

Creo que tenemos unos mecanismos, que no hemos inventado en España pero que están ahí (en alguna medida sí hemos contribuido, pero se han perfeccionado fuera) que permiten dar y garantizar el mejor servicio, que debe ser hecho a través de la negociación entre navieros, entre prestadores de servicios y usuarios, y que el papel de la Administración, también en este tema de Alicante, no hurto el bulto, es buscar que desde una posición de equilibrio entre todos y cada uno de los puertos de los intereses se encuentre una solución. Les garantizo que vamos a hacer todos los esfuerzos que podamos y esperamos no piensen que no tenemos interés en Alicante, que sí lo tenemos, pero a la vez las soluciones simplistas no llevarían más que a venir aquí a que ustedes asumieran la posición crítica de explicar por qué la Administración paga sin rigor subvenciones que no están justificadas, y esa es otra posición que no quisiera tener que venir aquí a defender.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Lobeto, por la información suministrada.

Señor Martínez-Campillo, por favor, con mucha brevedad, tiene usted la palabra.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: No se refiere a la comparecencia en sí misma, señor Presidente, que ha sido prolija, sino que pido su amparo a la luz del Reglamento en la medida siguiente, y lo digo con toda amabilidad por la consideración que tengo al Diputado señor Costas.

En las comparecencias cuando se refieren a un alto cargo no suele o no debe, creo yo, señor Presidente, ningún grupo enjuiciar la intervención de otro grupo. El señor Costa ha dicho: otros grupos, con un «tic» de sistemas anteriores, pretenden colgar de los Presupuestos...

Rogaría al señor Costas que no volviera a hacer ese tipo de valoraciones, porque no ha sido ese el contenido ni el espíritu de nuestra intervención, sino todo lo contrario;

ha sido buscar un punto de equilibrio que ha entendido perfectamente el compareciente, y le rogaría al señor Costas, precisamente por ese aprecio que le tenemos que no vuelva a repetirlo.

El señor **PRESIDENTE**: Este Presidente intenta por todos los medios que no se establezcan debates, pero no siempre es fácil.

El señor Fajarnés tiene la palabra, muy brevemente, por favor.

El señor **RAMON FAJARNES**: Únicamente, sin entrar en lo que ha sido el debate del tema, decir que me parece que no ha contestado a la esencia de lo que preguntaba el grupo que ha solicitado la comparecencia. No ha contestado las razones por las que se suprimió, en el año 1991, la línea Alicante-Ibiza, ni si es una suspensión, o ha sido definitivamente la eliminación de esa línea.

El señor **PRESIDENTE**: Este Presidente tiene la impresión de que las razones son de mercado.

El señor Costa tiene la palabra. Muy brevemente, medio minuto.

El señor **COSTA COSTA**: Simplemente pedir disculpas si ha interpretado el señor Martínez-Campillo que la referencia era a grupos que habían intervenido aquí. No era mi intención ésta, sino que existen grupos en nuestra sociedad que todavía tiene ese «tic». Creo que esto aclara la posible confusión que hubiera habido, de cualquier posibilidad de referencia a la intervención de otro grupo en esta intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señores Diputados, por esta amabilidad.

¿El señor Director General quiere contestar, brevemente, por favor?

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA**

MERCANTE (Lobeto Lobo): Después de lo que se ha aclarado sobre lo anterior casi no me atrevería, porque está interpretando el señor Diputado si he contestado o no a otro grupo, y entonces no quisiera yo incumplir el Reglamento.

Dicha esa maldad, creo que ha quedado claro que no se suprimió, se intentó sustituir la línea y espero que no tenga mayor importancia el que sea prestada por una compañía pública o privada, porque nosotros tampoco tenemos esos «tic».

Segundo, si ha habido fallos por la compañía que se sustituyó, hemos tomado nota, lo desconocíamos y lo vamos a tratar de corregir.

Tercero, no descartamos, espero que encontremos otra solución más fácil que decir a 17.000 personas, que fueron en la última vez desde Alicante a Ibiza, que casi haya que regalarles, porque no parece sensata tal cuestión y no sería asumible siquiera por los restantes ciudadanos que no viajan de Alicante a Ibiza. Nuestro compromiso es que vamos a tratar de encontrar otra solución, y tenemos sensibilidad para ello, pero los mecanismos actuales hacen que no sea sólo la voluntad del Director General la que pueda resolver el problema. Cuenten SS. SS. que si dependiera de mi voluntad... No por las fórmulas simples, claro, yo les garantizo que va a haber una línea y no puedo decirle más porque no soy yo el propietario de las empresas ni el poseedor de los barcos. Yo le digo eso, el resto depende de una serie de factores que nosotros vamos a tratar de aunar para que esa situación tenga salida, pero no puedo comprometerme a más y espero que haya quedado definitivamente claro.

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

Las dos últimas comparecencias solicitadas por el Grupo de Izquierda Unida, este grupo ha solicitado su aplazamiento. Por tanto, con esto queda terminada la sesión y se levanta la misma.

Eran las siete 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